

založ. **Cezeta** 1997
Česká **Č** sekce
SKÚTR KLUB

Cezeta - řský občasník
časopis pro majitele a přátele retroskútrů

číslo **84**

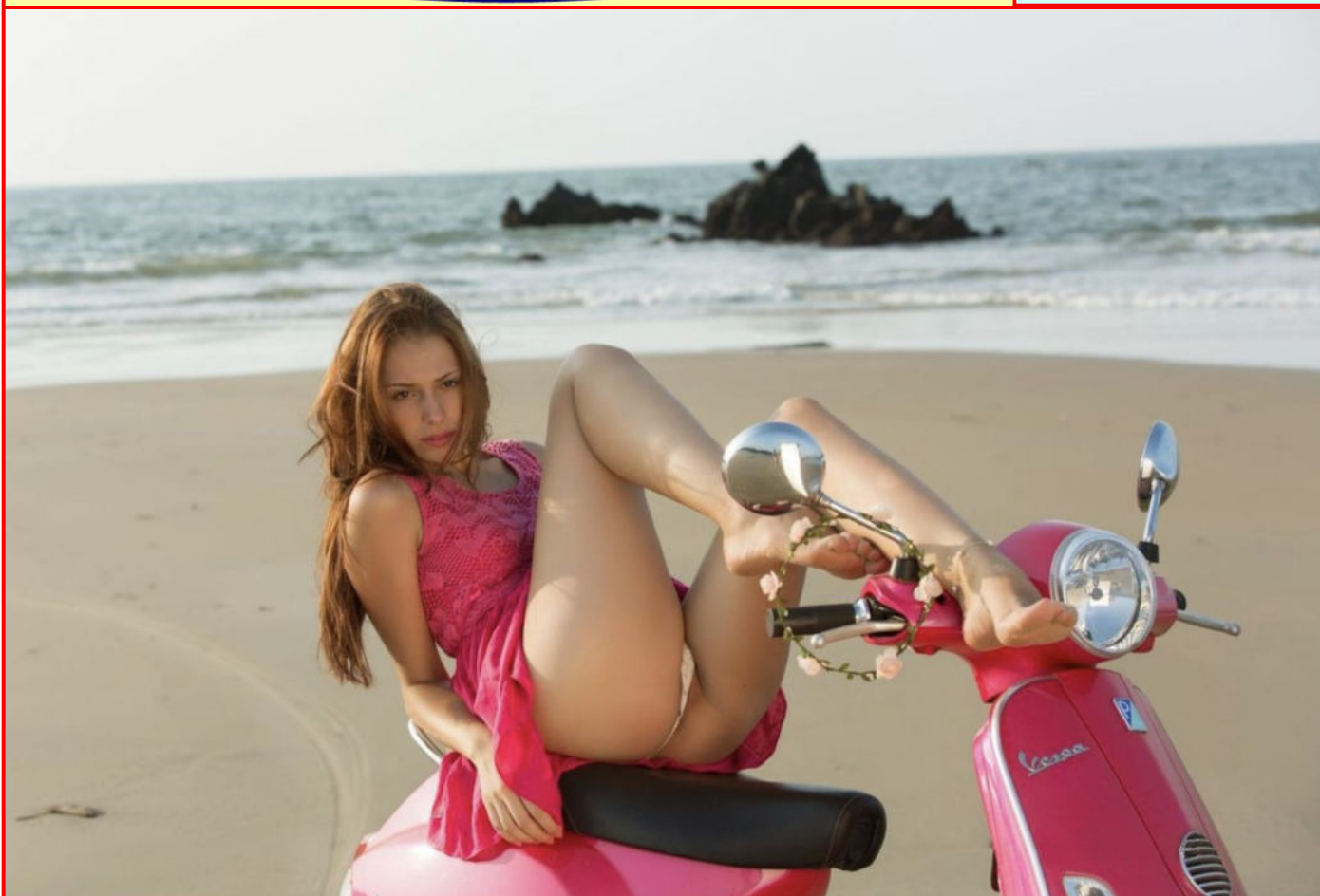
LÉTO 2023

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001

ČÍSLO VYŠLO 21.6.2023

KONTAKTY:

marcel@skutrklubcezeta.cz



EDITORIAL

**Milí přátelé skútrů, motocyklů, dob-
rého čtení a neotřelého humoru, tedy
všichni vy, které ještě nepřestalo ba-
vit (ani po více než 20 letech) číst**

Čezetářský občasník.

Léto máme v plném proudu, ale spíš jen podle kalen-
dáře než podle počasí, které je dost proměnlivé....asi
za to může i popršený Medard, ale tak už to prostě v
tom světě chodí.

Máme za sebou ne moc povedený Mezinárodní sraz
Skútrklubu, a tak se stalo, že Občasník je zase svým
počtem stran trochu obsáhlejší. Teď vám už nedopo-
ručuji jeho čtení za dlouhých zimních večerů, ale
třeba někde na lehátku u bazénu, s něčím dobrým k
pití a třeba i za poslechu nějaké příjemné hudby.

Marcel Malypetr



OBSAH: 80

Editorial	1
Gratulace	2
Co jsme dělali	2
- Mezinárodní skútrsraz	12
Čtenáři nám píší	24
Střípky z historie RVHP	38
- Lidová vozítka	38
Zajímavosti	52
- Škoda - Aero - Praga	52
- Jetmobil atd.	58
- Pásky a kola u traktorů	62
Plán akcí ČSSČ	68
Závěr	69
Přílohy	70
- o Čezetách	74

NA OKRAJ

Byly Velikonoce...

...ale díky chladnému počasí, bohužel, bez vyjížd'ky



Když se blíží ty Velikonoce. Ať si říká kdo chce, co chce, myslím si, že nejhezčí barva na vejce je...

Rtěnka. 😊😊😊



Policie se prý o víkendu zaměří na alkohol... To já taky, jen to všude neroztrubuju. 😊😊😊



Prodám 2kapry... včera jsem se ožral a spletl jsem si svátky 😊😊😊

GRATULACE: MOJMÍR „80“



Ani se tomu nechce věřit, ale náš dlouholetý kamarád, kolega skútrista, výborný technik a renovátor a stále usměvavý **ing. Mojmir Sovák** oslavil na konci dubna 80. narozeniny.

Vloni prodělal Mojmir těžký úraz, a tak jsme rádi, že se s tím svým zraněním popral a mohli jsme mu



k jeho krásným narozeninám pogratulovat. Pokud si chcete o Mojmirovi přečíst něco navíc, i o tom, jak dlouho se spolu známe, tak zalistujte v Občasníkách a najděte číslo 62 - jaro 2018.

A ten skútr, který tady vidíte na fotografiích jste už v Občasníku viděli. Je to skútr, který Mojmir zrenoval pro kamaráda z Anglie.

Mojmiré, tak závěrem ti za celý náš klub přejeme do dalších let ještě jednou hlavně hoooooodně zdraví, životní pohody a ještě mnoho šťastných kilometrů za řídítky tvých oblíbených skútrů.

Desatero pro motorkáře

1. Pomazli se se svým miláčkem
2. Na tvoji hlavu byla vypsána odměna v ceně tvé přilby
3. Lepší je odřená kůže z nějaké krávy, než z tvoji dívky
4. Motorkář se schová za tužku

5. Jezdí s přehledem a nadhledem
6. Od všech čekej to nejhorší
7. Klidně to vohal, ale nejezdí zhulenej
8. Lékárnička není pro policii, je pro tebe
9. Kávička ti může zachránit život
10. První pomoc je lepší, než poslední rozloučení

CO JSME DĚLALI

Byly velikonoce, ale počasí více než jarní bylo silně aprílové, takže žádná vyjížd'ka nebyla. Začátek naší klubové sezóny se odsunul a paradoxně (a letos asi poprvé) začal vyjížd'kou v autech—veteránech.

AUTOMUZEUM VE STRNADICÍCH 15.4.2023 (*****)



Na tuto akci nás upozornil veteránský nezmar a notorický účastník všech možných akcí Pavel Gabriel.

Sraz jsme měl v sobotu na benzince v Kutné Hoře v 9 hodin. Původně bylo v plánu vyjet ve složení Škodovky 110 R a 125 L, Žiguli 2101 a Wartburg 353. Bohužel, zastávkovala spínačka u žigulíka, a tak Karel ho vyměnil za další škodovku 120 L.

Český Šternberk, Divišov, Bystřice, Strnadice.



I když celý týden pršelo, tak jsme měli docela štěstí a dešť si to v sobotu rozmyslel a myslím že s velkým úspěchem zůstal tam nahore :-). Takže cesta ubíhala docela dobře, probouzející se jarní krajina je vždycy vděčná a příjemná pro oči řidičů.....až najednou při jízdě s kopce začal Pavel gestikulovat z okna rukou, že se něco děje, že zpomaluje, že budeme zastavovat Za chvíli zajel do takové slepé ulice u železničního přejezdu a když vylezl z auta, prohlásil: „Já jsem úplně bez elektriky :- („

Srdečně vás zveme na sobotu 15. 4. 2023

Přijel jsem tam jako první a stihl ještě ranní kávičku, pak se dostavili ostatní, chvíli jsme měl „rozpravu s jezdci“, pak jsme se vyfotili a vyjeli pod Pavlovým vedením směrem U Hlířské Janovice,

RETROAUTOMUZEUM STRNADICE
Srděně Vás zveme na 9. sraz poválečných vozidel, pořádaný při příležitosti zahájení 9. výstavní sezóny Retroautomuzea Strnadice v sobotu 15. dubna 2023

Program:
10.00 - 10.45 předání štětáček a kartiček do muzea
11.00 - slavnostní zahájení sezóny 2023
12.00 - start okružní jízdy
13.00 - přeruka
14.30 - vyhlášení výjezdů

Průběh a všechny registrace na registračním fórculáři na www.retroautomuseum.com. Štětáček, který budete nosit, můžete si přivést, nebo si ho můžete nechat vydat na místě. Štětáček jen do naplnění kvapky.

Taková závada se vždycky začíná hledat u akumulátoru a hned na první pokus zásah. Vyskočila svorka, takže její nové nasazení a přitažení bylo otázkou několika minut. Zdržení bylo tedy minimální, pak už jsme bez problémů dojeli až do cíle.

V cíli ovšem bylo přeplněno, Pavel najel do prostor muzea, já za ním a bylo hotovo, moje auto už stálo ve vjezdu.



Karel a Luboš už museli auta nechat venku na silnici. Když jsme zaparkovali, vydali jsme se na prohlídku zaparkovaných vozidel.



Po prohlídce exteriéru to chtělo samozřejmě klobásku popř. gulášek nebo dršťkovku, abychom se trochu posilnili před vlastní prohlídkou muzejních exponátů. Začali jsme u osobáků.



V této hale jsou vystaveny „socialistické“ vozy vyráběné u nás, v zemích RVHP, ale i také ostatní značky, které třeba prodávala Mototechna nebo prodejny PZO Tuzex....např. Saab, Fiat, Renault, Hilman, Simca, Chrysler, Austin a pod.

Pak už jsme vešli do další haly, kde už jsou vozidla i s „životním příběhem“.

NA OKRAJ

Vozidla Integrovaného záchraného systému



NA OKRAJ

Retromuzeum Kotva

Už jste asi četli nebo slyšeli, že v předposledním patře OD Kotva v Praze je umístěno muzeum, které je v tisku popisováno všemi možnými superlativy. Nevím, jestli to pramení z úplatnosti českých novinářů nebo skutečného nadšení nějakého „nepamětníka“ novináře, ale vězte, že tam nic světoborného nenaleznete. Muzeum jsme s rodinou navštívili a je to asi tak něco ve stylu, jako když se prodejte starším panelákovým bytem.



Tady se už objevují i motocykly a samozřejmě také hned u vchodu Čezeta, i když v dost „použitém“ provedení.



Ovšem nebyly tam jen veteráni, Karel se slzou v oku zavzpomínal na krásné roky své služby u „pultu operátora“.



Další v pořadí byla malá hala nákladních vozidel, kde jsou dva autobusy Karosa a starší hasičské vozy. Poslední hala byla věnována dodávkovým a malým užitkovým automobilům, takže hlavně škodovky Š 1203 a „multikáry“ z bývalé NDR.

Po prohlídce jsme si ještě zašli na kávičku do vstupní haly muzea, kde jezdí auta i po stropě (viz foto) a jelo se domů. Krásný výlet, dobrá zábava, parádně prožitý den a já 300 km za volantem skvělého vozidla Škoda 125 L.....takže hvězdiček taky pět.



27. SRAZ HISTORICKÝCH VOZIDEL CHOMUTOV 29.4.2023 (****)



Tak máme za sebou další sraz v Chomutově, kterým jako klub (dá se říct) již tradičně zahajujeme naší motorářskou a skútristickou sezónu, přestože to není naše akce, ale to máme tak pro zahřátí po zimě, než začnou ty naše akce klubové. Nutno přiznat, že letos jsme se díky počasí moc neohřáli, ale ani jsme nezmkli, což se, vzhledem k ke stavu oblohy i předpovědím meteorologů, rovnalo zázraku :-).



Letošní sraz byl poznamenán několika událostmi, které ve své podstatě asi ničemu nepomohly, jen uškodily. Poprvé jsme se tam nesetkali s dlouholetým komentátorem akce Zdeňkem Prchalem (ale vzhledem k tomu, že se jednalo nejen o komentátora, ale i organizátora a já ne všemu rozumím, tak to nebudu komentovat), ale hlavně si myslím, že celkově organizace trochu vázla.



Za prvé....zdaleka ne všichni bývalí účastníci obdrželi od pořadatelů mailové pozvánky (nevím, čím se to řídilo, kdo dostal a kdo ne). Tím ovšem došlo k tomu, že se mnoho zájemců nestihlo včas přihlásit, protože přihlášky byly při nahlášení 100 účastníků uzavřeny.....důvod: abychom se vešli na parkoviště :-). Těmto zájemcům však bylo přislíbeno, že když přijedou a bude volno (třeba když se někdo nedostaví), že se budou moct dodatečně přihlásit.



To ovšem nefungovalo. Zájemci přijeli, ale přihlášení nebyli :-). Přestože pak se svými motocykly i bez přihlášení vjeli na parkoviště v centru Chomutova, nejen že se tam bez problémů vešli, ale bylo tam všude plno místa, protože účast byla slabá :-). A tak je mi to divné, protože se tak pořadatelé zcela dobrovolně připravili o peníze ze startovního, které bylo 500 Kč (včetně oběda) a tedy už ne zase tak úplně lidovéa ještě tito zájemci odjeli před zahájením soutěže domů (někteří i s poznámkou: „Tak tady jsem byl letos naposled, kdybych jel do

NA OKRAJ

Karel „60“

Náš kamarád Karel Vodrážka - předseda SidecarClubu Nasavrky, slavil společně s dalšími dvěma oslavenci z klubu kulatiny. Měl jsem cestu kolem a ještě nějaké další vyřizování, tak jsem se na chvilku zastavil, abych popřál, ale musel jsem se trochu zdržet, zase jednou pořádná a důstojná oslava kulatin :-)

.... grilované kýty, jednohubky, halda, dalších drobných pochoutek, pití, co hrdlo ráčí a navrch kávička s výbornými domácími zákusky. Tomu se prostě nedalo odolat :-).

Ale hlavně ...Karle, Libuško a Franto.... Vše NEJ, hodně zdraví a mnoho šťastných kilometrů do dalších let !!!



P.S.oslavě předcházel „zahajovačka“ klubu.



NA OKRAJ

Tak chutná Amerika



Kladna na burzu, tam by byly na výběr minimálně tři klobásy !!!“), takže ochudili startovní pole popř. jeli s námi jako nepřihlášení. To bylo pořadatelsky nedomyšlené.



Stejně tak bylo trochu nedorozumění, když pořadatel vyhlásil, že máme v materiálech, které jsme dostali, mapku trasy, která tam nebyla, a pak jsme se dozvěděli, že ji zapomněli pod stolem, když rozdávali podklady a materiály do tašek :-(. Ovšem trať byla značená dobře, takže s orientací asi problém nebyl.



Jinak trasa byla klasická po okolí Chomutova, soutěže podobného charakteru jako dříve, ale nepodařilo se nám nikomu z naší party vystoupat na stupně vítězů. Ne pokaždé je posvěcení. Každopádně jsme trasu projeli bez problémů, dokonce i takový



malý chyták na konci soutěže v podobě průjezdní kontroly Libor na poslední chvíli zaregistroval, takže jsme dojeli do cíle velice brzy a měli jsme možnost posedět u oběda a u kávičky a ještě si trochu popovídat, než budou vyhlášené výsledky.



Jak jsem už psal, tam jsme ovšem nijak nezazářili, Vlastík čtvrtý, já sedmý a Libor osmýostatní nejeli nebo nebyli přihlášení, což jsem už vysvětlil. A tak, když jsme zjistili, že si na pohár nemusíme v žádné brašně na motorce dělat místo, a mraky na obloze zase začaly povážlivě černat, ještě před vyhlášením výsledků jsme se vydali na zpáteční cestu.

Ovšem za ty organizační problémy, malou účast a neopodstatněnou neochotu pořadatelů při přihlašování musím minimálně tu jednu hvězdičku odebrat.



P.S. 9. září je sraz veteránů v nedalekých Spořicích, který pořádá nově založený VCC Spořice. Tak doufám, že všichni účastníci na chomutovsko nezanevřeli (a neúčastníci se nenechají mojí reportáží odradit :-)) a že se sejdem ve Spořicích v hojném počtu.



Tak se nám zase povedla po dlouhé době jedna hezká jarní vyjížďka. Už jsme si ji plánovali dlouhotedy tím myslím, že už vloni, ale vyšlo to až teď. Sice nebylo to úplně „bezbolestné“, protože naše akce byla termínově v kolizi nejen s tradičním a dokonce jubilejním 60-tým ročníkem závodu **300 Zataček Gustava Havla** v Hořicích, ale jak se později ukázalo, tak i s další veteránskou akcí **Velkou cenou Pračovských skal**, což nám nedovolilo zhlédnout jednu sbírku veteránů, protože právě její majitel se této akce aktivně zúčastnil se svoji červenou Felicií.



Vzhledem k tomu, že jsem považován svými kolegy v oblasti **Českého ráje** jako „místní“, tak jsem se musel chca nechca té organizace a průběhu vyjížďky ujmout. Když nevyšla ta první prohlídka, tak jsem chtěl využít další možnost prohlídky soukromé sbírky o pár kilometrů vedle, ale opět jsem nebyl úspěšný, protože majitel musel z rodinných důvodů odjet. Ale jak se říká, všechno zlé je pro něco dobré, takže máme smysluplnou náplň pro další akci :-).



Kolegové ze západu přijeli ke mně domů v 10 hodin na kafe a nějakou tu hořickou trubičku, aby měli řádnou přípravu pro cestu do Českého ráje, a po kávičce jsme pokračovali na benzinku do Jičína, kde na nás čekala parta „nasavřčáků“a pak jsme už všichni společně odjeli do **Motomuzea v Borku pod Troskami**. Sice už ho většina z nás někdy navštívila, ale věděl jsem, že muzeum bylo v poslední době rozšířeno, tak nebylo co řešit. A nespletli jsme se, náhrada za ty dvě sbírky, jejichž prohlídka nám tentokrát nevyšla, to byla určitě hodnotná.

Určitě víc napoví fotky, ale snad jen jedna poznámka. Jako veteránisti jsme tak trochu nacionalisti až šovinisti a upřednostňujeme české značky, což nejen dokazujeme vlastnictvím těchto strojů, ale je to vidět i

v ostatních muzeích, která se v převážné většině věnují těmto našim značkám. V Borku je to trochu jiné, tam najdete zajímavé stroje i z jiných zemí, a to jak z bývalých zemí RVHP, tak i těch „za železnou oponou“. Každopádně si myslím, že to není jen můj názor a že toto muzeum mohu jedině doporučit všem milovníkům historických motocyklů.



Po prohlídce už byl čas se vypravit na oběd, a tak jsme vyjelipoužil bych latinské přirovnání „in medias res“ tedy přímo do víru Českého ráje. Ten vír je myšlen nejen obrazně, ale na naší trase, která vedla kolem zámku Hrubá Skála, přes **Krčkovice**, kolem **Věžického rybníka** a dále **Pekařovou bránou** na **Vyskeř** byla skutečně slalomem mezi skalami, chodci a cyklistya

Setkání veteránů Puceř 8.5.2023

Tato tradiční akce se koná vždy v den osvobození naší země od fašismu Rudou armádou. Díky „politickým“ rozhodnutím byl svátek přesunut z 9.5. na 8.5., ale rámeček akce byl zachován a návštěvnost je asi rok od roku větší. Je to setkání, veteránů, veteránistů, radioamatérů a k tomu malá burza a živá hudba. Samozřejmě nechybělo pohoštění, a tak příjemně prožítý denjen ráno bylo na motorkách trochu zima :-).



NA OKRAJ

Traktoriáda 13.5.2023
Nový Bydžov

Kolega Michal Matyska mi dal typ na tuto akci, a tak jsem se zajel podívat. Sice nevím, kolik tam bylo traktorů, ale do 150 moc nescházelo. Bylo na co koukat. Od historického zetoru 25, přes méně historického obrovského Kírovce, až po moderní supertraktory. Tam mě zaujala zadní pneumatika 900/60x42“ - pak jsem si vygooglil informace. Její váha 400 kg, cena cca 223 tis. Kč. Myslím, že nezačnu sbírat traktory místo skútrů :-). Byla to pěkná - taková ta skoro „vesnická“ akce, majitelé traktorů v montérkách, na valníku za traktorem sedací souprava pro cestující všude něco bafalo a čouďilo....prostě paráda :-)



před Vyskeří ještě mezi dírami na silnici. Když jsme sjeli z Vyskeře dolů, po pár kilometrech jsme přijeli do **Olešnice**, kde jsme měli naplánovaný oběd v místní restauraci známé dobrou kuchyní. Myslím, že nikdo nebyl zklamán a že se všichni dobře najedli.



Dalším cílem naší vyjížďky byla plánovaná návštěva památníčku našeho tragicky zesnulého kamaráda **Poldy Tumy**, který je kousek od obce **Krnsko**. Museli jsme kousek přes pole, abychom dojeli k Jizeře na místečko, které se Poldovi stalo osudným. Sice tam byl nějaký jiný rybářský pár, ale my jsme Poldovi zapálili svíčku (bohužel jen jednu, protože ačkoliv jsme to psal do mailu všem účastníkům, byl jsem jediný, kdo svíčku Poldovi přivezl :-)) U památníčku jsme na Poldu společně zavzpomínali a vyfotili se.



Potom už se nasavrčáci otočili směrem k domovu, ale přesto jsme ještě společně dojeli na kaččo na benzinku do **Benátek**, a já jsem pak ještě ten zbytek kolegů ze západu dovedl do **Kochánek** do parku **Františka Šťastného**, kde jsme už taky dlouho nebylia někteří tam ještě nebyli nikdy, takže to bylo určitě i pro ně zajímavé.



Já myslím, že na jednodenní vyjížďku jsme navštívili dost zajímavých míst, najeli dost kilometrů, dobře se najedli....počasí bylo ukázkové, žádné technické problémy....tak co si víc přát. Pět hvězdiček s vlnkouznáte to, nebo ne??? Lájoš se podepsal, udělal tři křížky a za nimi vlnkou. Ptali se ho, co ta vlnka znamená a on odpověděl, že má taky vypsanou ruku !!!! :-)



71. SRAZ ČSSČ LITOMYŠL 26.-28.5.2023 (****)



První letošní sraz se konal za krásného slunečného počasí v turisticky atraktivním a historicky významném městě **Litomyšl**. Organizátorem byl kolega **Honza Chleboun**, který nám připravil hezký motorkářský víkend.



Sjeli jsme se na místo v pátek odpoledne, protože podle pokynů jsme museli být na místě do půl šesté, abychom byli ubytováni v hostelu— letos snad poprvé se ubytování „digitalizovalo“, protože objednávat ubytování, platíme, vyplňujeme dotazníky apod. přes internet, takže je to takové každá mince má rub i líc. Sice máme ubytování objednané, ale někdo se snídání, někdo bez, ve stejných pokojích máme odlišné

ceny (asi podle ksichtu :-). Letos byl Karel na mrtvici a chtěl snad i odjet domů (kdyby to neměl 200 km :-))takže asi takhle: Ta digitalizace a internetové objednávky atd. ano, ale mělo by to všechno fungovat a mělo by to být vše jasné a přehledné. U každého hotelu nebo kempu vyplňovat jinak koncipované dotazníky a hledat, co kde zaškrtnout apod., tak to není to pravé ořechové. Ale každý porod je těžký :-).

Po ubytování jsme se sešli v restauraci v salonku na večeri a nějaké to posezení u pivka. Zábava byla dobrá, po dlouhém zimním období bylo o čem povídat, takže jediným zádrhelem bylo to, že už po půl desáté přestali servírky obsluhovat, protože spěchaly domů. To se opakovalo i v sobotu nám to samozřejmě nebylo úplně příjemné, protože jsme chtěli posedět trochu déle, ale na druhou stranu je pravda, že návštěva restaurace se stává cenově luxusní záležitostí, a tak v sobotu v půl desáté večer už jsme byli v restauraci sami. Nebýt nás, bylo by tam prázdně, tak kvůli komu by tam ty servírky byly ??? :-). Covid i dnešní inflace prostě s návštěvností restaurací vykonaly své :-).



Už jsem doplakal a dostěžoval si, tak se mohu věnovat těm příjemnějším záležitostem.

NA OKRAJ

Důchodkyně :-)

Proč lidé říkají "na to musíš mít koule"? Vždyť koule jsou slabé a citlivé. Jestli chcete opravdu přitvrdit, musíte na to mít vagínu. Ta už něco vvdří.

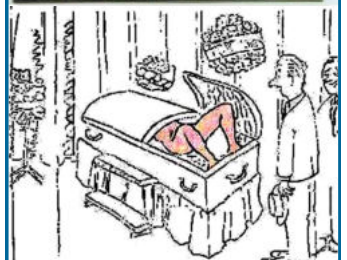


Vaše babička nosila krátké minisukně, těsné kalhoty, vysoké boty, zvonové kalhoty a chodila bez podprsenky. Poslouchala Led Zepplin, Beatles, Janis Joplin a Rolling Stones. Řídila Trabant nebo Škodovku jezdila na Javě nebo Pionýru. Kouřila cigára. Pila pivo, rum a víno. Přišla domů z tahu ve 4 hodiny ráno a stejně šla do práce... I když si mládeži myslíte, že jste mega cool, nikdy nebudete tak cool jako vaše babička.

To neustálé posouvání důchodového věku nedopadne dobře



V našem věku spěchat je nebezpečné, podrážděnost je škodlivá, důvěřovat je obtížné a bát se je příliš pozdě. Zbývá žít, a to s největším POTĚŠENÍM!



"Přála si být položena do rakve tak, jak si ji většina přátel pamatuje."



NA OKRAJ

Vlaštovky



Váží asi 20 gramů, ale za letu překonaly více než 5000 km. Proletěly sahar-skou pouští. Letěly nad Středoze-mním mořem, aniž by si vůbec mohly odpoči-nout. Bojovaly s deštěm a větrem, pálicím sluncem. Dokázaly něco výjimeč-ného. A teď budou žít pod stře-chami našich domů - a budou přinášet potomstvo - tady u nás jsou doma!!!



Než na ně možná někdy začnete nadávat, čtěte dá-le: Jedna vlaštovka dokáže sezobat až 850 much a ko-márů denně. Jeden pár do-káže zničit asi 1700 much a komárů. Neexistuje žádný účinnější a ekologičtější insekticid. A ta radost, kte-rou přinášejí svým švitoře-ním, je úžasné je sledovat za letu - ta volnost, se kte-rou létají... Přinášejí nám opravdové jaro! Ať se zde tedy cítí vítané, jako do-ma!!!

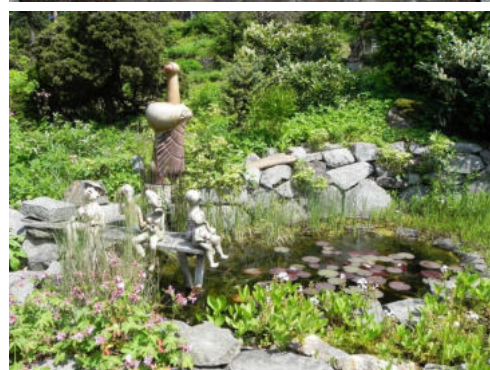


Ráno byl výjezd v 9:00 hod. Honza přijel z domova a vyrazili jsme na vyjíždku. Projížděli jsme převážně po vedlejších silničkách krásnou zelenou jarní přírodou a po první dávce kilometrů jsme měli krátký odpočinek u vodní nádrže **Letovice**, kde ovšem k naší nelibosti nefungovalo žádné občerstvení, takže jsme se mohli jen kochat, protáhnout údy, odlehčit sedací partii a prohodit pár slov.

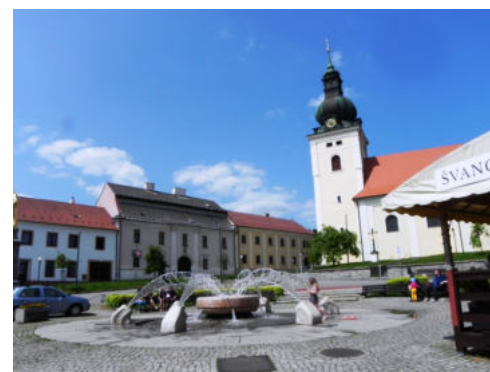


Po pár kilometrech jsme dojeli až k našemu prvnímu sobotnímu cíli - jeskyni **Blanických rytířů Rudka u Kunštátu**. Někteří si počkali na prohlídku, někteří dali přednost kávě v blízké restauraci.

Když se všichni vynadávali popř. dopili kávu, tak jsme přešli o kus dál do **Kunštátu**, kde jsme měli objednaný oběd v restau-



raci. Tady bych si dovolil tvrdit, že ta restaurace byl asi takový nejslabší článek celého srazu, protože ty řízky se jim opravdu nepovedly, takže ti, co si dali svíčkovou nebo guláš na tom byli z hlediska kvality i kvantity oběda o hodně líp. Mnoho z nás pak ještě muselo přes náměstí do cukrárny, kde jsme si ten oběd aspoň trochu vylepšili dobrou zmrzlinou.





Další naše cesta vedla do městečka **Olešnice**, kde jsme navštívili malé rodinné motoristické muzeum. Na přiložených fotografiích vidíte, že někteří byli již po cestě značně unaveni, a tak výklad pana majitele, který jsme sledovali na velkoplošné televizi na ně zapůsobil spíš jako ukolébavka :-). Po prohlédnutí expozice jsme zase zašli do restaurace na kávu popř. něco k pití, a pak jsme se už vypravili na cestu zpátky do Litomyšle.



Ještě než jsme zaparkovali, tak jsme se fotograficky zvětčili na náměstí, a pak ještě u zámku, ale tu už někteří vzdali a nedostavili se :-).



NA OKRAJ

Státní zámek Litomyšl



Renesanční zámek si v 16. století nechali postavit jako své rodové sídlo Pernštejnův. Stavba je vzácnou ukázkou úpravy italského renesančního paláce pro podmínky zaalpských zemí. Podle italského vzoru obíhají vnitřní nádvoří ze tří stran arkády a fasády se štíty pokrývá sgrafitová výzdoba s psaníčky nebo figurálními motivy. Interiéry jsou vesměs výsledkem pozdějších barokních a klasicistních úprav. Stěny pokojů zdobí iluzivní výmalba ve stylu Ludvíka XVI., stropy štukový dekor, nábytek a vybavení potom představují životní styl 18. a 19. století.

V přízemí šlechtické rezidence se dochovalo unikátní klasicistní rodinné divadlo s funkční mašinerií a souborem kulís.

Zámecký areál je na základě restitučních procesů rozdělen na část státní (zámek, kočárovna, úřednický dům čp. 94, salet, francouzská zahrada a anglický park) a městskou (pivovar, jízdná, konírna, úřednický dům čp. 134 a I. nádvoří). Zámek spravovaný Národním památkovým ústavem je přístupný veřejnosti, kde nabízí dvě prohlídkové trasy (divadlo a reprezentační místnosti, kaple a hostinské pokoje), možnost pořádání svateb a pronajmutí multifunkčních sálů. V areálu lze navštívit Městskou galerii, zámecké sklepení se sochami Olbrama Zoubka.

Od roku 1962 je zámecký areál chráněn jako Národní kulturní památka, v roce 1999 byl proveden zápis na seznam Světového dědictví UNESCO.

NA OKRAJ

Muzeum českého karosářství Vys. Mýto



Muzeum českého karosářství představuje věhlasnou českou tradici výroby automobilových karoserií. Ve Vysokém Mýtě je špičkový automobilový design spojen s rodinnou firmou Carrosserie Sodomka, která se ve 30. letech proslavila výrobou elegantních karoserií pro nejrůznější světové a československé značky. Muzeum se nachází na náměstí Přemysla Otakara II, v komplexu budov, které dříve sloužily jako soud a vězení. Svoje nové působiště zde mimo muzeum našla také Městská galerie a Turistické informační centrum.

Pojizdná kancelář Jana Antonína Bati.

Po smrti Tomáše Bati v roce 1932 převzal jeho bratr Jan Antonín Baťa zodpovědnost za koncern Baťa. Za jeho šéfování od roku 1932 do 1939 zažila firma nebyvalý rozkvět. V roce 1937 se zvýšil počet zahraničních společností – firma působila ve 33 státech světa na třech kontinentech. V ČSR bylo vyrobeno firmou Baťa 47,8 mil. párů obuvi. Karosárna ve Vysokém Mýtě přestavěla Ford BB pro Baťovy potřeby v roce 1936. Aerodynamická karoserie se svažitou zádí byla na svoji dobu velmi pokroková. Mistrovským kouskem vnitřní architektury jsou vestavěné stolky s psacími stroji, a celý interiér bylo možné proměnit i v ložnici... Do dnešních dnů se Baťův speciál bohužel nedochoval.



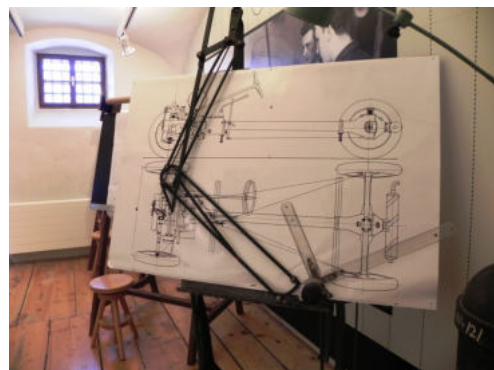
Po zaparkování strojů, převlečení, osprchováníjsme se zase sešli v restauraci. Už ne v salonku (i když jsme ho měli zamluvený :-), protože ten si už prý nachystali na sobotu na nějakou další akci, ale bylo nám dovoleno srážet stoly k sobě tak dlouho, až se tam všichni vejdem :-). V restauraci na nás čekal Zbyněk Plachý s řidičkou Romčou, ten se srazu nemohl zúčastnit, protože to má do Litomyšle co by „kamenem dohodil a ostatní doběhl“, ale jak praví klasik: „Soudruzi, to je věc každého soudruha!!!“

Zábava byla dobrá, ostatně jako již tradičně, ale ze zábavy nás opět vyrušily slečny servírky svým předčasným odchodem domů. Obě byly ještě ve věku, kdy se nechá očekávat, že je doma stále ještě čekají příjemnější činnosti než jen obsluhovat partu převážně důchodců :-). Ale co s načatým večerem??? V okolí jsme neviděli žádný jiný podnik s delší zavírací dobou, tak jsme se přemístili do našeho hostelu, kde jsme pak ještě seděli na chodbě (napůl po tmě, protože automat zhasínal světlo :-)) asi do 11 hodin a probírali další důležité motorkářské otázky.



Ráno bylo skoro stejné jako v sobotu, jen s tím rozdílem, že už snídani dostali všichni, a tak jsme se po snídani sballili, abychom zase v 9 hodin vyrazili na další vyjížďku. Tentokrát bylo naším cílem navštívit dvě muzea ve **Vysokém Mýtě**. První z nich bylo **Muzeum českého karosářství**, které je známé také jako Sodomkovo muzeum, protože právě hlavní důraz je kladen na

firmu Sodomka (později Karosa) ve Vysokém Mýtě. Muzeum je umístěno v bývalé věznici a je třeba mu tím pádem přiznat určitou originalitu, ale samozřejmě i obsahově je muzeum velice zajímavé, takže minimálně za sebe ho mohu všem doporučit.





NA OKRAJ

Firma Sodomka



Firma Sodomka je bývalý výrobce karoserií. Karosovala automobily pro obyčejné lidi, ale i pro významné osobnosti doby, například pro Jana Wericha (Tatra 52) a manželku prezidenta Edvarda Beneše (Aero 50). Karosovala vozy různých českých firem (Aero, Laurin & Klement, Praga, Škoda, Tatra), ale i zahraničních (např. Bugatti, Ford, Graham, Lancia, Nash, Rolls-Royce, La Salle (pro britskou královskou rodinu), Studebaker a další).

Firma Sodomka byla založena ve Vysokém Mýtě v roce 1895 Josefem Sodomkou starším. Původně se jmenovala První východočeská výroba kočárů Josefa Sodomky. Po první světové válce přišla krize a hledání dalšího výrobního programu. Josef Sodomka přemluvil otce, aby začali karosovat automobily. V roce 1925 tak vyrobili první automobilovou karoserii podle vlastního návrhu na podvozku Praga Mignon. Roku 1928 zhotovila firma první karoserii autobusu na podvozku Škoda 125 s kapacitou pro čtrnáct cestujících a další karoserie autobusů na podvozcích Praga, Škoda, Tatra a Walter. Do konce roku pak bylo v továrně vyrobeno celkem šest autobusů. Ve třicátých letech se Karoserie Sodomka stala úspěšnou firmou, když zvítězila na soutěžích elegance a na autosalonech. Celkem do roku 1936 firma vyrobila 40 autobusů. Roku 1947 se začal vyrábět legendární model autobusu Škoda 706 RO. V roce 1948 byla firma znárodněna a stal se z ní národní podnik Karosa .

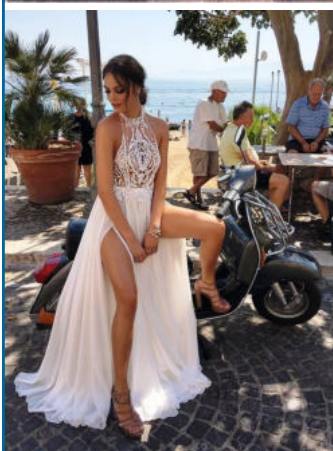
Muzeum jsme pak opustili zadním východem, abychom se dostali hned ve vedlejší ulici do dalšího muzea, to bylo zřejmě městské muzeum, kde v přízemí je **výstava Pind'ourů**. Nasavrčáci navštívili vernisáž této výstavy, takže jsme už předem měli o ní dobré reference. Samozřejmě i tady bylo na co koukat. Pro nás pamětníky takové připomenutí našeho mládí, pro ty mladší mnoho nového a snad i zajímavého. Obě vysokomýtská muzea určitě stála za zhlédnutí.

Pak už ovšem následovala cesta domů, takže jsme se rozloučili na náměstí a po skupinkách se rozjeli na různé strany. Nezbývá mi, než zase udělit této akci plný počet hvězdiček. Honza Chleboun se při pořá-

dání svého prvního srazu jako pořadatel osvědčil, takže se může bez problémů ucházet o další sraz :-):-:-)

NA OKRAJ

Skútristky - nevěsty



OSLAVY VÝROČÍ J.F.K. MCELY 3.6.2023 (*****)



Před 8 lety se nám podařilo v obci **Mcely** zřídit památník jejího rodáka a hlavně pro nás významného konstruktéra **Jaroslava Františka Kocho**, který je duchovním a nejen duchovním otcem našeho nejkrásnějšího skútru Čezeta.

diční srpnový termín setkávání u památníku JFK a naopak jsme získali plnou podporu vedení obce pro důstojnou oslavu těchto významných výročí slavného konstruktéra.

Připomenutí významných výročí v obci Mcely 3. 6. 2023

Akce se koná před budovou obecního úřadu a na návsi od 10. hodin

Program:

- 10:00 Zahájení
Vystoupení dětí MŠ Mcely
- 10:30 Uctění památky Jaroslava Františka Kocho, ukázka skútrů a motocyklů
- 10:30 Výstava v knihovně – fotografie, školní kroniky, vysvědčení, pohlednice... (výstava je otevřena do 13. hodin)
- 13:00 Vystoupení spolku Děti Mcely
- 14:00 Výroční divadelní scénka „Školský starosta mcelského starosty“
- 15:00 Posezení při hudbě

Škola 130 let



Pošta 110 let



J. F. Koch



130 let od narození
40 let od úmrtí
100 let od představení motocyklu JFK

Po celý den občerstvení zajištěno



V letošním roce se nakumulovala jeho kulatá výročí s dalšími významnými výročími v obci Mcely, a tak jsme spojili svoje síly, my skútristé jsme museli obětovat náš tra-



Je fajn, že se s paní starostkou Evou Gleichovou vždycky dohodneme, a tak jsme si tak trochu rozdělili i naše projevy u památníku. Myslím, že jsme díky strojům, které přijely, zase po 8 letech hezky „ozdobili“



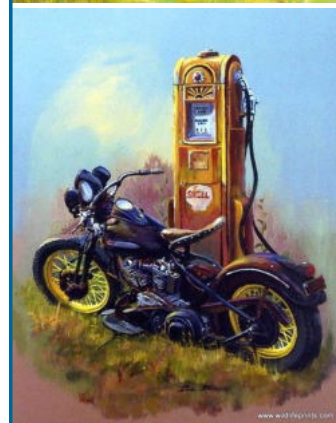
památník JFK, a to za pomoci skútru **Čezetu s Druzetou** (Zbyněk Plachý), **Pragou 350** (Vláda Štěpka) a **Pragou 500 BD** (Vláda Valenta). Sešlo se nás u památníku docela dost, někteří přijeli třeba i autem, ale i tak jsme tam měli takovou pěknou partičku na posezení u klobásy a piva, které jsme obdrželi jako dárek od pořadatelů.



Odpoledne pak v parku na návsi proběhlo ochotnické divadelní představení, které napsal, režíroval a slovem doprovázel místní historik **Dr. František Dudek** a týkalo se to 130letého výročí výstavby školní budovy. Byla to příjemná podívaná. Dále pak pokračovala na návsi vesnická veselice, ale my jsme se už rozjeli ke svým domovům.

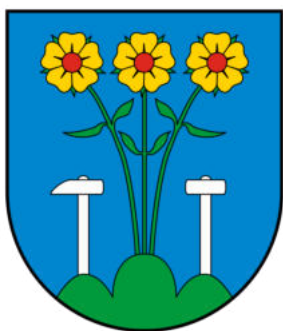
NA OKRAJ

Motocykl v obrazech



NA OKRAJ

Spišská Nová ves



Město je písemně doloženo poprvé v roce 1268 – vzniklo spojením Němci postaveného Neudorfu a maďarské osady Igló; Němci se sem nastěhovali po tatarském vpádu, který způsobil velký pokles počtu obyvatel. Od 14. století bylo významným hornickým a řemeslnickým centrem (vyráběly se zde zvony), s největšími trhy v celém tehdejší Slovensku. Byl zde postaven kostel Nanebevzetí Panny Marie, který má nejvyšší kostelní věž na Slovensku. Mezi lety 1412 – 1722 bylo součástí Polska jako uherská zástava. V jádru města se dodnes dochovaly renesanční a gotické domy. Po opětovném připojení k Uhersku se stalo centrem Spiše. Od roku 1772 byla Spišská Nová Ves sídlem správy šestnácti spišských měst.^[2] Spišská Nová Ves leží na řece Hornád, v Hornádské kotlině. Z okolních hor se těží dřevo, které se právě zde zpracovává a vyrábí se z něj nábytek. Dominantou města je gotický arní kostel Nanebevzetí P. Marie, jehož novogotická věž je nejvyšší stavbou (87 m) svého druhu na Slovensku. Ve východní části města se nachází zoologická zahrada.

Kolem města se nachází oblast plná roklín a soutěsek, NP Slovenský ráj. V těsné blízkosti města leží největší vesnická obec celého Slovenska – Smižany, která svým počtem obyvatel (téměř 8 800) převyšuje i mnoho slovenských měst.

25. MEZINÁRODNÍ SKÚTRSRAZ SKÚTRKLUBU ČEZETA SPIŠSKÁ NOVÁ VES (SLOVENSKO) 7.-12.6.2023 (***)



Sraz u Spišské Nové Vsi, jmenovitě v **Rekreačním středisku Turistický raj, Hrabušice - Podlesok** se konal již podruhé a znovu pod taktovkou skútristického nadšence **Františka Hamráka**. Pro nás je to samozřejmě pořádná porce kilometrů a pro mě z Mladé Boleslavi (takže ne úplně nejvzdálenějšího účastníka) představovala tato akce v sedle skútru potvých 1300 km.

Když se tak zpětně nad tímto srazem zamyslím, tak mě napadá taková myšlenka, že pokud se něco povede, je to pěkné, všichni si to užijí a chválí, že by se to snad nemělo opakovat, protože je nebezpečí, že právě pro tu možnost srovnání dopadne ta nová, a určitě dobře míněná, repríza daleko hůř, než její premiéra. Ale vezmeme to pěkně popořadě, i když samozřejmě tu nechci popisovat celý průběh akce z našeho pohledu vzdálených účastníků a všechny podrobnosti. Ovšem určitě jste si všimli těch **tří hvězdiček** a zarazilo vás to, protože to už dlouho v Občasníku nebylo, takže se asi zastavím spíš svým komentářem u těch věcí, které tu neúrodou hvězdiček způsobily.

Samozřejmě, do tohoto výčtu nebudou patřit naše závady, které jsme cestou řešili, i když byly mnohdy docela závažné a byl jsem moc rád, když se nám je podařilo vždy vyřešit a opravit, ale to k tak dlouhému výletu na veteránech asi patří a tím bychom se neměli nechat ovlivnit při hodnocení celé akce. Tak třeba jávyjel jsem ráno před sedmou hodinou a hned po výjezdu mi motor vynechával a za chvíli se zcela zastavil, přestože před týdnem skútr na předešlé akci ve Mcelích fungoval bez problémů. Zjistil jsem, že mi do motoru nejde benzin, a tak jsem přepnul na rezervu a těch 1300 km jsem tak odjezdil bez problémů. Zřejmě nabobtnala gumička v benzinovém kohoutu. Trochu paradox je to, že když jsme se vraceli a měli jsme poslední zastávku na benzince v Hořicích tj. cca 60 km od domova, tak mi začal volně protékat benzin karburátorem. Musel jsem ho vyndat a vyčistit ventil nad plovákem, zřejmě nějaké smítko, které jsem ovšem ani nenašel :-).

Ale když už jsem začal s tím středním výjezdem, tak budu pokračovat. Hlavní sraz byl v 9 hodin na benzince v **Hradci Králové**, kam přijeli všichni kromě Zbyňka, který na nás čekal o kus dálu hospody, jak jinak??? :-). Přece jen nás byla docela dlouhá

há kolona, a tak jsme se občas trochu roztáhali, ale většina nás dojela na oběd do **Červené Vody**, kde jsme měli chvíli odpočinek.



Další cesta probíhala dobře až do doby, než zastavil Libor, protože se mu zdálo, že jedeme stále kolem Lovosic a on cítí ve vzduchu kyselinu, než zjistil, že tento odér produkuje jeho skútr. Zastavil tedy a zjistil, že jeho bezúdržbová baterie je naprosto horká a nafouknutá a chrlí ze sebe kyselino-

vé výpary a nejen výpary. Tak ji vyhodil a skútra řádně prolil vodou z kanystru, aby kyselina nenapáchala žádné škody. Pak už pokračoval v jízdě bez baterie, ale vzhledem k tomu, že relátko přebíjelo, odnesly to postupně žárovky, zapalovací cívka i kondenzátor. Relátko, cívku i kondenzátor měl náhradní, tak je vyměnil, v **Hranicích** koupil novou baterku a všechny potřebné žárovky a po ránu už zase byla elektrická soustava skúťfíka v perfektním stavu.



Nocleh jsme měli objednaný v **Valašském Meziříčí** v hezkém a luxusním penzionu, jen na večeři jsme si museli dojet do města. Ráno po bohaté snídani jsme zase vyráželi na druhou polovinu naší cesty na Slovensko, ale zapomněl jsme ještě napsat, že po horkých dnech přišlo pár dnů chladnějšího a deštivého počasí, které se přesně trefilo do termínu srazu, takže před každým vyjetím a na každé zastávce jsme řešili problematiku, jestli „v gumě“ a nebo „bez gumy“. Na každopádně jsme do cíle dojeli všichni a včas a to bylo nejdůležitější.

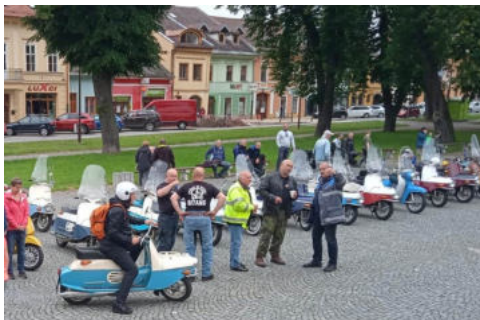


A tady už začínají naskakovat trestné body způsobující snížení počtu hvězdiček. Čekali jsme po tak dlouhé cestě přivítání od předsedkyně Skútrklubu, jak bylo zvykem po 24 předcházejících srazůnekonalo se. Čekali jsme panáka slivovice od Miro Gerží, jak bylo zvykem na většině předcházejících srazůnekonalo se :-). Tak jsme se ubytovali, šli na večeři a po večeři poseděli u piva, abychom počkali na rozpravu s jezdci, která měla být v ve 20 hodin dole v jídelně. Z jídelny nás vyhnali, že tam už chystají stoly na snídani, ale ani čas neplatil. Ono vůbec to bylo s těmi časovými údaji v průběhu celého srazu na šťíru. Snad jediný termín, který platil, byl sobotní odjezd ráno z kempu, protože pak byla cesta uzavřena kvůli cyklistickým závodům a my jsme prostě ráno museli odjet včas.



Ale vraťme se ke čtvrtému večeru. Po rozpravě s jezdci jsme se odebrali po skupinkách po kempu, kde jsme holdovali částečně pivo Šariš a více dalším alkoholickým

nápojům z vlastních zdrojů. Ráno byla velice dobrá snídaně, švédské stoly jsou vždy výhodou, že si každý vybere podle chuti, a po snídani byl odjezd kam jinam než do **Spišské Nové Vsi**. Tam jsme seřadili svoje skútry na náměstí a dlouho jsme čekali, až budeme přijati oficiálně a slavnostně panem primátorem.



Mezitím chodila po náměstí reportérka s kameramanem, byli z regionální televize (myslím Reduta ze SNV) a vybrali si Honzu Terše pro svůj rozhovor. Ale kolegovi Jirkovi Hájkovi to asi bylo líto, že tam jen tak sedím a lelkuji, a tak je na mě poštvál, že jsem autor knížek o skútrech a bla, bla, bla a tak jsem se taky musel mediálně snažit a něco jim napovídat.



Přijetí u primátora ve slavnostním sále bylo naplánováno na 11. hodinu a bylo to velice hezké, působivé, kulturní, společenskémoc se mi to líbilo. Pan primátor měl projev, paní asistentka byla stejná jako před lety, jen měla díky vyššímu věku trochu kratší sukně, aby ten handicap vyrovnala :-), ale slušelo jí to, vystupující zpěváci byli oblečeni velice společensky, až konzerva-

NA OKRAJ

Markušovce Letohrádek Dardanely



Stojí na poslední terase francouzského parku. Původně měla mít střední část letohrádku ještě dvě křídla. Zdá se však, že k jejich realizování nedošlo z finančních důvodů. Letohrádek dal postavit Wolfgang - Farkaš Mariássy ze společenských a reprezentčních důvodů, ke kterým přispěla i ohlášená návštěva císařského dvora Josefa II., ke které nakonec nedošlo. I tak je postavená část budovy nejkrásnější rokokovou stavební památkou na Spiši.

Letohrádek je jednopatrová budova s třemi velkými okny v přízemí i na patře hlavního průčelí. Prostor mezi okny je zdoben pilastry, nároží dokonce zdvojenými pilastry. Prostor nad i pod okny prvního patra je zdoben bohatou a vkusnou výzdobou. Průčelí je zakončeno tympanonem s erbem Wolfganga - Farkaše Mariássyho a jeho manželky. Autorem sgrafitové výzdoby je Vincent Schwartz z Podolínce. Největší místností je taneční sál v prvním patře. Má lunetovou klenbu, rozdělenou pásy na sedm polí. Prostřední pole zdobí girlandový věnec z květů, ostatní pole zdobí fresky od neznámého malíře. Zobrazují scény z mytologie: Paridův soud, Diana na lovu, Bakchus a Ariadna, únos Persefony, Neptun a Amfitrité a Galatea na delfinu. Po stranách místností jsou dveře, které měly vést do nepostavených bočních křídel.

Dnes je v letohrádku Dardanely expozice klávesových hudebních nástrojů, jako jediná na Slovensku.

NA OKRAJ

Markušovský zámček



Mariássyovský zámek má čtvercový půdorys se čtyřmi kulatými nárožními věžemi. Postavil jej v roce 1643 František Mariássy v renesančním slohu. Rok výstavby je doložen na tabuli osazené nad hlavním vchodem.

Svou polohou v centru památkové zóny je zámek ozdobou obce Markušovce a patří mezi její nejkrásnější historické objekty. Dá se předpokládat, že zámek byl zakončen renesanční štukovou atikou. V letech 1773–1775 hrabě Wolfgang Farkaš Mariássy zámek přebudoval v rokokovém slohu a místo atiky zvýšil obvodové zdi a na ně dal přimalovat falešná okna, takže stavba budí dojem dvoupatrové budovy. Před vstupní portál přistavěli rizalit a uprostřed střechy postavili barokní věžičku. Tehdy dostalo průčelí zámku i dodnes existující štukovou výzdobu. Okolí zámku bylo upraveno na francouzský park s třemi stupňovitými terasami. Přestavba se uskutečnila poté, co se stal majitelem Wolfgang - Farkaš Mariássy, přičemž jeho erb a erb jeho manželky Kláry Krasznecz je v podbrání oproti hlavnímu vchodu do zámku. Zámek patřil rodině Mariássyových až do roku 1933, kdy ho odkoupil Alexander Wieland. V roce 1945 byl jeho majetek včetně zámku zkonfiskován. V letech 1986–1993 proběhla jeho rozsáhlá rekonstrukce. Dnes je v zámku expozice historického nábytku zpřístupněná veřejnosti od roku 1994. Expozice prezentuje vývoj a typové zastoupení nábytkového umění a interiérových doplňků od 17. století po začátek 20. století.



tivně a představte si, jde to i bez tetování, bez náušnic v nose a obočí a nevím, kde ještě, bez roztrhaných džínů apod. To byla asi nejhezčí chvíle z celého srazu. Ovšem na závěr přišel další trapas, kdy zástupci všech tří zúčastněných zemí (ČR, SR, Polsko) se měli podepsat do pamětní knihy, ale nikdo z nich o tom nevěděl, takže byli sice jmenovitě voláni, ale přišel jen jeden, za ostatní se narychlo sháněli zástupci.....velký trapas :-)



Pak jsme zase seděli na náměstí, ti, kdo měli předplacený oběd, se šli najíst, ale nikdo nevěděl, kdy se odjždí. Tak se čekalo a čekalo, až začalo pršet a velká skupina účastníků odjela do kempu. My ostatní jsme se oblékli do gumy a zase jsme čekali, ptali se, všichni krčili ramenya nakonec jsme vyjeli v dešti, cílem byla obec **Markušovce**, kde jsme navštívil **Kaštieľ** a **letohrádok Dardanely**. V letohrádku je expozice historických klavírů a dalších převážně klávesových hudebních nástrojů (viz obr. na konci

článku), ale chodili jsme tam jako hastrmani, voda z nás tekla, myslím, že personál z nás velkou radost neměl. Po prohlídce jsme se už vydali zpátky do kempu.

A zhodnocení dne??? Ty asi 4 hodiny ve Spišské Nové Vsi, vyplněné jen asi čtvrt-hodinovým přijetím u primátora (a ještě ten trapas) a obědemnuda. Odpoledne dvě výstavy ovšem s tematikou naprosto vzdálenou technicky založeným skútristům a veteránistůmnic moc :-).



Z hlediska našich závad se objevila další docela vážná závada, tentokrát byl tím postiženým Honza Terš a otcova číza, jejíž spojka se rozhodla nespolupracovat. A tak, jak vidíte na obrázcích, zase byla večer docela náročná oprava, kdy se sundával i levý kryt motoru, ale pak si spojka dala říct.



Večer byla opět rozprava s jezdci a tentokrát i okořeněná vyhodnocováním a odměňováním. Dárčky dostaly děti, ženy řidičky, nejmladší a nejstarší účastník-řidič na srazu a taky nejvzdálenější účastník, který přijel po vlastní ose. A tady bych se zase rád zastavil. Cenu získal Milan Doležel, protože před srazem jel na Duklu. Ale vyhodnocen neměl být ten, kdo si soukromě najezdil před srazem nejvíc kilometrů, ale nejvzdálenější účastník, a to Milan bohužel nebyl. Takže byl zase vyhodnocen „kamarád“, který moderoval večer, ale nikoliv nejvzdálenější účastníktakže zase trapas. A za celý večer Jitka Čezetka, před-

sedkyně klubu, opět neřekla oficiálně účastníkům srazu ani slovo, jen přijala dárek jako žena řidičkadalší trapas :-).



Ráno mělo standardní průběh, jen jsme museli v sobotu ráno vstávat a snídat trochu dřív, abychom ujeli těm šíleným cyklistům, kteří potřebují mít celý den uzavřenou cestu do kempu, což je tedy skutečně výborná organizace. Asi bych do toho jako bývalý škodovák neměl moc rejpat, protože akce byla sponzorovaná firmou Škoda Auto a.s. Odjezd se nám podařil a naším prvním cílem byl **Kežmarok**. Hodiny strávené v Kežmaroku byly kopii nudného dopoledne ve Spišské Nové Vsi. Opět zaparkování na náměstí, projev zástupce primátora, možnost prohlídky sbírky veteránů, oběd a čekání, čekání



Aby to bylo úplně jako den předtím, tak za mnou přišel asistent primátora, abych řekl na pódiu něco o historii skútrů Čezeta. Opět jsem se se to dozvěděl až těsně před vystoupením. nechápu, proč o tom nepohovořila třeba Jitka Papežová, předsedkyně klubu. Můj Občasník zakázala prezentovat na stránkách Skútrklubu, protože jsem zřejmě nekompetentní tam něco publikovat, a tady dovolí, abych hovořil k davům??? To mi hlava nebere :-):-):-



Takže po projevu zástupce primátora, projevu Fero Hamráka jsem i já utrousil pár slov na téma Čezeta, a pak jsme se šli podívat na výstavu veteránů. Budu upřímný, horší výstavu jsem nikdy v životě neviděl. Naprosto nekoncepční skladiště starých vozidel, možná pár zajímavých aut, ale v oblasti dvoukolové techniky skrývá většina stodol daleko krásnější stroje. Tady by možná mělo jít o výstavu dobových úprav nebo domácího kutilství. Když se jen zmíním o skútru Čezeta, který byl jednak v dost netradičních barvách a hlavně ...typ 501 s motorem 502, to se jen tak nevidí :-).



NA OKRAJ

Kežmarok



Území města bylo osídlené již od doby kamenné. Bohaté archeologické nálezy pocházejí z doby bronzové a železné. Ve 12. a 13. století zde je opět archeologickými nálezy doloženo slovanské sídlo.

Kežmarok jako město byl vytvořen v polovině 13. století spojením tří osad – slovenské rybářské osady, osady královských strážců hranice a osady německých saských kolonizátorů. První písemná zmínka o Kežmarku pochází z roku 1251 v darovací listině krále Bély IV., tehdy se nazýval Obec svaté Alžběty (latinsky Villa Sanctae Elisabeth).

Kežmarok získal městská práva roku 1269, tehdy byl označen Käsemarkt (sýrový trh). Roku 1380 byl prohlášen svobodným královským městem. Právo používat znak Kežmarok obdržel roku 1463; znak se od té doby do současnosti změnil jen velmi málo. Roku 1444 založili hrad a dali opevnit město sedmihradští Tökölyové. V letech 1511–1540 hrad a město ovládal sedmihradský kníže Jan Zápolský.



NA OKRAJ

Tatranská Lomnica



Tatranská Lomnica je osada – místní část města Vysoké Tatry, donedávna samostatná obec. Nachází se v nadmořské výšce 850 metrů asi 6 kilometrů od Starého Smokovce na úpatí Lomnického štítu, na který odtud vede lanovka.

Je známá především jako místo, kde se nachází známá astronomická observatoř na Skalnatém plese. V Tatranské Lomnici je i muzeum Tatranského národního parku. Jde o centrum cestovního ruchu, nachází se zde mnoho hotelů. Jede sem elektrická železnice ze Smokovce.

*Mezi řadou hotelů a dalších lomnických staveb dosáhla největší proslulosti zotavovna Morava (1931) od respektovaného architekta Bohuslava Fuchse a jeho kolegy Karla Ernstebergera. Byla také filmovou kulisou příběhu *Anděl na horách*.*

Z Tatranské Lomnice (903 m n. m.) vede kabinová lanovka na Skalnaté pleso (1751 m n. m.), která překonává převýšení 869 metrů. Jízda trvá něco okolo 12,5 minuty, kapacita je 900 osob za hodinu. V zimě lanovka slouží jako přístupový bod do ski areálu Tatranská Lomnica.^[1]



Pak zase následoval oběd a čekání, čekání, čekání Nikdo nevěděl, kdy se má odjízdit, nebyl stanoven žádný časový limit, tak se všichni courali, zase někteří z nudy odjízděli. Na otázku, kdy se odjízdí, odpověděl Fero, že až se všichni neobědvají. Takže zase další nudný několikahodinový pobyt na náměstí. Když už jsme konečně vyjeli, tak jsme jeli do Tatranské Lomnice, kde jsme se vyfotili pod Lomnickým štítem, který byl bohužel zakrytý částečně v mracích, ale přesto se tam na nás aspoň na chvíli usmálo sluníčko.....tam na parkovišti byl druhý nejhezčí moment z celého srazu.



Cestou do kempu došel Karlovi benzin. Tak mu kolegové trochu přečerpali ze svých nádrží, ale bylo to divné, protože tři kolegové jeli stejnou trasou, stejně tankovali a ti dva měli ještě půlku nádrže a Karel nic :-(. Asi si někdo v noci trochu vylepšil svoji finanční situaci přečerpáním pár litrů benzínu z Karlova skútru. Za to samozřejmě pořadatel nemůže, ale je to ostuda :-(. Kolonu k domovu vedl samozřejmě Fero Hamrák, Libor ho dojel a řekl mu, že se parta oddělí a jedou s Karlem k benzince. Jenomže na křižovatce odbočil Fero sám a všichni pokračovali za Liborem, tak se musel Fero za kolonou vrátit :-).

Pak už jsme dojeli do cíle a po večerním řízku očekávali gala večer. Zapomněl jsem ještě napsat, že už den předtím nás informoval Zbyněk, že další sraz bude na Oravě a my jsme mu nevěřili, že by dva srazy za sebou byly na Slovensku. Takže jsme čekali, country duo už vyhrávalo a galavečer začal opět ne podle časového plánu, ale s podstatným zpožděním, ostatně jako den předtím. To se už stalo kolorytem tohoto srazu. Opět byli s velkou slávou vyhodnoceni „kamarádi“, kteří měli cestou nějakou drobnou závadu. Nabyl jsem dojmu, že tito skútristi vykonali pro popularitu Skútrklubu spoustu poctivé práce, když měnili někde na silnici svíčku. A tak jsem si tak v koutku duše říkal, jestli jsem třeba i já trochu nepřispěl k popularizaci skútru Čezeta a Skútrklubu, když jsem musel dvakrát veřejně a bez přípravy vystoupit, jednou v regionální televizi a jednou na náměstí v Kežmaroku. Ale asi bych byl velké snílek, kdybych si myslel, že třeba někdo řekne aspoň: „Díky!“nepatřím do okruhu vyznamenávaných a ohodnocovaných kamarádíčků, tak s tím nemohu počítat. A kdo by to vlastně měl říct??? Předsedkyně klubu je celý sraz zalezlá v ulitě jak šnek a nevyleze, Miro Gerža je admin klubu a nemá tedy ve vedení klubu žádnou funkci kromě toho, že je administrátorem webových stránek, nebo Milan Doležel, který sice všechny večery moderoval, i když nevím z jakého důvodu, protože žádnou funkci ve Skútrklubu nemá, a ještě ke všemu vzhledem k jeho ne úplně zdravému hlasovému projevu mu není skoro vůbec přes mikrofon rozumět :-).

Pak nastalo losování tomboly a na závěr jako třešničku na dortu vymyslel Miro největší trapas celého srazujako poslední číslo vylosuje někoho, kdo bude muset příští rok zorganizovat další sraz Skútrklubu. A představte si tu náhodu, byl to kolega z Oravy, který se bez jakýchkoliv výmluv hned k organizaci srazu přihlásil !!!! :- (Umíte si někdo z vás představit, že budete v tombole vylosování a Miro vám řekne, že jste vyhráli organizaci srazu na příští rok??? Copak jste už všichni zmagožili? Copak nerozeznáte,

co je společensky únosné na úrovni celorepublikového klubu a mezinárodního srazu skútrů a co si můžete dovolit jako dětskou hru v pionýrském táboře??? :-)

To, že Jitka tenkrát Kubálková byla zvolená za předsedkyni klubu neznámo kým, neznámo kdy a neznámo kolika hlasy a že si asi ukousla větší sousto, než je schopna strávit, to už víme dávno (ostatně v Brně je to asi běžné, to samé udělal Fiala a taky stačil zpackat, co se dalo :-), že stejně neslavně jako začala svou kariéru předsedkyně, tak stejně neslavně teď vypadala a chovala na srazu, ale že i statní aktéři večerů se budou chovat podobným infantilním (a nebo snad politicky obdivovaným) způsobem, to jsme nečekali.

Libor se raději zeptal:

Otázka pro Miro Geržu: „Miro, je ještě Jitka předsedkyně klubu???”

Odpověď: „**No comment**“

Otázka pro Milana Doležela: „Milane, to jste museli s tou volbou nového organizátora srazu dělat takovou šaškárnu???”

Odpověď: „**Co mi přikázali, že mám říkat, to jsem říkal.**“

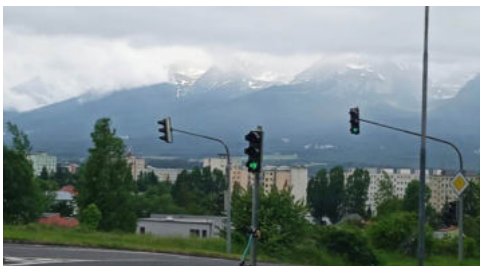
Ani na tomto galavečeru nepronesla předsedkyně klubu ani slovo, proč by se taky s účastníky loučila, když je ani nepřivítala. Počkáme si, jestli zase pár pivařů z Brna zvolí nového předsedu (-kyni) klubu při pravidelném posezení v hospodě a my se to dozvíme, až když budeme hledat mailovou adresu na Jitku Čezetku a zjistíme, že je tam už napsáno jiné jméno předsedy. Je to asi tak obdoba volby pětidedmolice na naší politické scéně.



Takže jsme se vytrhli ze společenské místnosti, kde řvala country hudba a neslyšeli jsme se navzájem, sedli jsme si pod bílý stan u ohniště, opekli si buřtíka a popijeli opět něco ze svých zásob a dobře se bavili. Jen my, co jsme byli už na minulém srazu na Slovensku, jsme našim novým kolegům vyprávěli, jaké to bylo pěkné, jaký byl bezvadný společenský sobotní galavečer, jak jsme se dobře bavilia to je přesně to, o čem jsem psal na začátku článku.

Fero Hamrák je fajn chlap, myslel to určitě dobře a věřím, že pro sraz udělal maximum, chtěl opět, aby sraz měl co nejvyšší kredit, proto ta setkání s primátory měst, ale jinak ten program byl nezáživný a bohužel, Fero neumí zavelet, neumí zakřičet a neumí dodržet nějaký časový harmonogram. Udělat tak velký sraz, to není sranda, ubytování, stravování, vše OK, motospojky jezdily na jedničku a jízda s nimi přes křižovatky byla naprosto ukázková a bezpečná, ovšem průběh obou dnů (navštívená místa a časový průběh) a společenské večery v kempu vše pokazily.

V neděli ráno jsme se po snídani nejdřív vyfotili před naší hlavní chatou, sbalili si věci a odjeli, nikdo se s námi neloučil. Nevadí. Jsem moc rád, že jsme si vytvořili svoji Českou sekci Skútrklubu Čezeta, že se nehádáme, nepřetvařujeme, nemusíme si lhát, pomáháme si, organizujeme si srazy tady u nás bez toho, aby musel někdo říkat to, co se mu přikáže, nebo aby na otázky musel odpovídat „No comment“.



A tak jsme vyrazili zase směr Česká republika, na Salaši jsme si dali oběd musím říct, že ta dršťková polévka byla chutnější a hlavně hustější než v Česku, pak jsme se tradičně vyfotili u památníku na česko-slovenské hranici nad Makovem.



NA OKRAJ

Město Vysoké Tatry

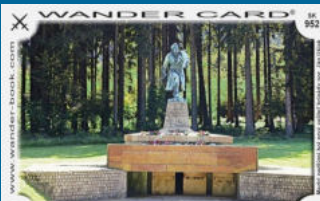


Vysoké Tatry jsou lázeňské město na severu Slovenska. Vysoké Tatry jsou společně s Popradem a Zakopaným přirozeným centrem turistického ruchu v pohorí Vysoké Tatry. Je to rozlohou největší město na Slovensku, jeho rozloha je 398 km². Nachází se celé na území Tatranského národního parku, ve Vysokých a Belianských Tatrách, v severozápadní části Spiše. Město je součástí okresu Poprad. Počtem obyvatel necelých 5 000 se řadí k nejmenším na Slovensku. Vysoké Tatry jsou spojeny Cestou Slobody vedoucí od Podbanského do Tatranské Kotliny. Tatranská elektrická železnice spojuje osadu Štrbské Pleso s Tatranskou Lomnicí a přes Starý Smokovec pokračuje do Popradu. V roce 1935 se zde konalo Mistrovství světa v klasickém lyžování. Vysoké Tatry se skládají ze tří částí (katastrálních území), které se dále člení na 15 osad:

- Štrbské Pleso (vlastní osada je součástí obce Štrba)
- Starý Smokovec
- Tatranská Lomnica

NA OKRAJ

Pomník „Partyzán“



Pomník bojové družby partizánů v SNP u Makova
Božetice partizan, memento posuněno prostrádo 1. sa. partizan, brigády J. Žižky na Moravu v r. 1944

U tohoto památníku na česko-slovenské hranici jsme se fotili. Je to Památník bojové družby partyzánů v SNP u Makova. Běžící partyzán, memento podzimního přechodu 1. česko-slovenské partyzánské brigády Jana Žižky na Moravu v roce 1944. Mezi padlými byl první velitel brigády por. Ján Ušiak.

Trochu jsem hledal na netu a zjistil, že památník vlastnilo město Vsetín, které ho však v roce 2013 předalo obci Makov. Památník je na území Makova, tedy na Slovensku a Vsetín tak nemohl čerpat dotace na jeho údržbu a hlídání před vandaly.

V září a říjnu 1944 bylo rozhodnuto o přenesení bojů ze Slovenska do moravsko-slovenských Beskyd. Tímto úkolem byla pověřena ve Sklabini vzniklá 1. partyzánská brigáda Jana Žižky. Jejím velitelem byl por. Janko Ušiak a náčelníkem štábu kapitán Rudé armády Dajan Bajanovič Murzin. Příslušníci této brigády po částech a za bojů překračovali hranici mezi obcemi Makov na slovenské straně, a Velkými Karlovicemi na straně moravské tehdy protektorátu Čechy a Morava. Sám K. H. Frank se velmi obával rozhoření partyzánského boje na Moravě, a proto nechal tuto hranici bedlivě střežit. K největším bojům došlo v údolí Podřátého u Velkých Karlovic. S přechodem pomáhali tamější odbojáři, například učitel Jan Háša. Ten padl v boji u úkrytu partyzánů pod Kněhyní. Na vrcholku, na hranici nad Velkými Karlovicemi, proto stojí Památník partyzána, který na tyto události upomíná.



P.S. Kamil se nějak cestou do kopce opozdil, jeho skúťřík už měl asi těch kopců dost. A tak jsme se vyfotili a ani si nevšimli, že Kamil chybí :-). Tak když přijel, museli jsme toto Faux pas [fó pá] napravit. Ale mezitím už ujel Zbyněk, který pořád pravidelně ze všech srazů spěchá pryč domů, takže má Kamil foto sólo!!! :-)



Dojeli jsme opět do našeho známého penzionu ve Valmezu, zase se ubytovali a tentokrát jsme už vyrazili do jiné hospody než minule, i když jsme si moc nepomohli. Hotovky už nebyly a minutky byly cenově zase jak s vysokohorskou přírůzkou :-). Ovšem obsluha byla dobrá jen do doby večere, pak to vypadalo, že někdo zakázal čepovat hostům pivo, protože se u nás servírka už ani neukázala. Tak jsme odešli do jiné pivnice, kde byl přísun zlatavého moku bez problémů.

Ráno zase velice dobrá snídaně, usměvavá paní jídlonosičová se s námi rozloučila a popřála nám příjemnou cestu a my jsme vyrazili k domovu. V Červené Vodě jsme zase obědvali, pak jsme si vyjeli nahoru ty krásné serpentýny a uhaněli dál nad Olomoucí po vedlejších silnicích k Hradci Králové. Najednou se Karlovi zastavil motor jeho skútru. Závada se ukázala jako ne úplně běžná a taky ne úplně dobře opravitelná. Má v hlavě válce dva otvory pro svíčku a z toho zaslepeného otvoru vyletěla zásepka a zničila závit. První oprava byla svíčka obalená páskou, ale peče jen komprese ve válci je dost velká a taková oprava dlouho nevydrží. Musím se pochválit, napadlo mě dát tam svíčku s dlouhým závitkem. Ve vesnickém servisu jsme ji sehnali, a tak jsme po delším zdržení pokračovali dál.



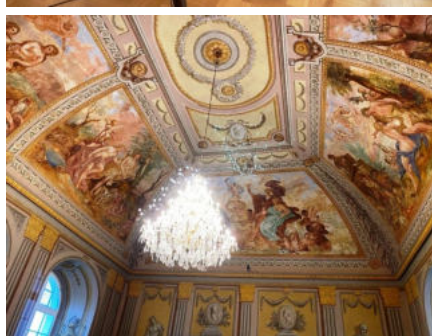
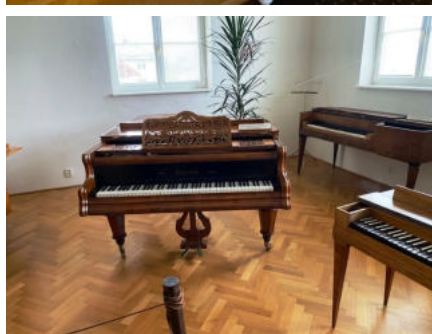
Rozdělili jsme se zase v Hradci Králové, část nás jela směr Jičín, Kladeňáci a spol. jeli směrem na Chlumeck nad Cidlinou. Já jsem ještě v Hořicích musel vyčistit karburátor, jak jsem už psal, protože mi protékal benzin netěsnícím jehlovým ventilem u plováku, ale pak už jsme opravdu dojeli domů, já dcera i žena s doprovodným vozidlem a doprovodným pejskem.

Celou trasu nás jako vedoucí naší smečky odvodila moje **dcera Štěpánka** se svou 501-kou „žlutáškem“, který vyšlapoval tak, že jsme ji museli trochu brzdit, protože když se někdo vzadu zdržel, pak už horko těžko kolonu doháněl. Na přání mých kolegů jí tu musím za její vedoucí úlohu **veřejně poděkovat**, protože jsme opravdu jeli jako po másle bez bloudění, otáčení a zajížděk.



Na signální vestě jedné spolujezdkyně jsem tam na srazu četl známé heslo „**I cesta může být cíl**“, a tak v rámci tohoto hesla musím říct, že jsme se krásně projeli, užili si pár hezkých společných dní, a přestože počasí nebylo zdaleka takové, jaké bychom v červnu chtěli, tak já doufám, že nikdo nebude na tento sraz vzpomínat nerad. No a ty tři hvězdičky??? Ty jsem myslím dostatečně v článku okomentoval.

...A JEŠTĚ PÁR FOTEK DORUČENÝCH „PO UZÁVĚRCE“



NA OKRAJ

„Betónščík“ Libor

Kamarád Libor Volek, který to tady se mnou v našem klubu asi táhne od začátku a tedy nejdéle, se chystá do důchodu. Tak vzhledem k tomu, že mnoho let strávil u firmy ZAPA, mě napadlo, že mu tady k jeho závěru betonářské kariéry přidám pár fotček domíchávačů betonu české výroby. A co vy??? pamatujete si je všechny???

Tatra 111



Praga V3S



LIAZ Škoda 706—trambus se 6 koly a velkou kabinou.



...a ještě s malou kabinou a klasicky 4 koly



ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ

Vozítko **PEEL** jste už tady v Občasníku mohli vidět. je to jednak nejmenší sériově vyráběné autíčko a jednak dnes je skoro astronomicky drahé (až 176 000 \$).



Ozval se ale čtenář **Jarda Zlámal** a upozornil nás na zajímavý článek. Vyrábí se totiž replika, která je jednak k dostání se spalovacím motorem nebo i s elektromotorem a jednak si ho můžete koupit jako stavebnici a postavit doma.



https://www.garaz.cz/clanek/novinky-novodoby-prtavy-peel-vzdava-hold-originalu-a-ted-si-jej-muzete-sestavit-i-doma-21009772#dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=autoweb_web_nexttoart

Další čtenář, který se pochlubil tím, že má konečně v pořádku doklady ke své Čezetě, byl **Tomáš Skalický**.



Redakce Občasníku mu samozřejmě gratuluje a jen připomíná, že pokud by potřeboval náhradní díly pro svého Pračko-PAVA, tak existuje stále ještě sklad náhradních dílů. Dokonce by se tam našly i náhradní díly na Ždímačko-PAVY!!!



Kolega **Jirka Terš** mi napsal:

Marceli, posílám foto 2 elektrických čezet ve vstupním prostoru hotelu Medlov ve Fryšavě pod Žakovou horou na Vysočině, blízko Nového Města na Moravě. Postaven v 60. letech pro ROH, modernistický bruselský styl.

Půjčujou je za 499 Kč/hod, 2550 Kč/den. Jirka



Kolega **Martin Švampera** se jako buldog zakousl do svého členství v ČSSČ a rozhodl se posílit svoji sekci skútrů Čezeta o typ 502a sehnal hned velice pěkný kousek, de Luxe i s PAVem. Dovezl ho domů a hned se v obýváku pustil do renovace.

Redakce Občasníku tímto vyjadřuje velké díky za shovívavost, ale i za pochopení paní Švamperové :-)



Ty příspěvky čtenářů nejsou za sebou tak úplně , jak docházely do naší redakce, ale hned to vysvětlím.

Některé příspěvky odkazují na články na internetu, které jsou opravdu zajímavé, a tak je zde využiji, ale bude to zase v tom formátu jednotlivých ucelených článků a ne v tomto plynulém textu.

Takže teď tu je jeden příspěvek od našeho neaktivnějšího příspěvatele **Pavla Gabriela**, a pak se mrkne na ty články.

Včerejší tradiční jízda s H-D Bobem do Kerska...na šípkovou a se zelím. Jezdím tam tradičně, jak oschnou silnice už minimálně 20 let.



Nikdy jsem tam nebyl, což Pavel označil za hrubou nekázeň a měl bohužel pravdu. Pokusím se to ještě letos napravit ... a nebo že by nás to napravilo víc najednou v rámci nějaké jarní vyjížďky (nebo i podzimní)??? Myslím, že je to opravdu dobrý nápad a typa k tomu dobré jídlo!!! :-)

NA OKRAJ

...pokračování

Tatra 138



Tatra 148



Tatra 813 8x8



Tatra 815 6x6



Tatra 815 8x8



NA OKRAJ

Babetta

Babetta je moped vyráběný v Československu v podnicích ZVL na Slovensku (v Považské Bystrici, Rajci, Kolárovo a Čalovu).



První babetty se objevily v roce 1970 s velkými devatenáctipalcovými koly, ale ta byla po přibližně dvou letech vyměněna za menší šestnáctipalcová. Ve druhé polovině 60. let jediná československá společnost pro export a import motorových vozidel Motokov viděla možné trhy pro malý, robustní a snadno ovladatelný motocykl, na který v některých zemích nebylo třeba řídičský průkaz. Vývojem byly pověřeny Považské strojírný. Cíl byl vyrábět stroje speciálně pro výnosný holandský a německý trh. Vznikl tak typ 228. Název „Babetta“ dostal podle tehdy populární písně Jiřího Suchého a Jiřího Šlitra „Babetta šla do světa“.

Další typ, Babetta 207, byl úplně novou generací. Technicky sice částečně vycházel z typu 228, jinak měl ale novou konstrukci s řadou modernizací. Babetta typu 207 byla tak úspěšná, že v roce 1976 celých 100 % výroby šlo na export.



V roce 1983 spatřil světlo světa model 210. Byl vyvinut nový design a nová automatická dvoustupňová převodovka. Udržel se až do konce výroby v roce 1996.

Od kolegy **Jardy Zlámala** přišlo avízo na zajímavý článek: **Babetta se vrací:**

Nový český moped slibuje zajímavé svezení, mnoho lidí ale odradí cenou

Lukáš Voříšický

Ikonický československý moped se vrací. Česká firma Mopedix se inspirovala kultovní Babettou a zahajuje sériovou výrobu a prodej novodobého městského přibližovačla. Láká na levný bezemisní provoz elektrické verze, legislativní nenáročnost i připravovanou tradičnější variantu se spalovacím motorem. Ta bude světově nejsilnějším mopedem s benzinovým srdcem.



Mopedix navazuje na silnou tradici evropského trhu s malými motocykly. Vývoj vlastního mopedu, inspirovaného kultovní československou Babettou, malá společnost ze Zaječic nedaleko Prahy zahájila na jaře 2020. Teprve letos v únoru pro čistě elektrickou verzi Electrix finalizovala podklady pro dokončení homologace. Následně ji začátkem března přivezla na pražskou výstavu Motocykl 2023.

Elektrický moped s dojezdem 65 kilometrů

Hlavním mopedem od Mopedixu je elektrická verze Electrix. Je dvoumístná, silná a ekologická, protože základ konstrukce inspirovaný historickou Babettou vylepšuje elektromotorem o výkonu 3 kW v kombinaci s 39 Ah 60voltovou baterií. Díky tomu elektrická varianta slibuje dojezd alespoň 65 kilometrů a vydrží až tisíc nabíjecích cyklů. Samotné nabíjení z 0 na 100 % kapacity pak trvá přibližně 2,5 hodiny v režimu „Turbo“ a 7,5 hodiny standardním výkonem.



Po městech se tak můžete pohybovat zcela neslyšně nebo s jedním z umělých zvuků. Elektrické stroje od Mopedixu vznikají s kreativním humorem, takže si podle individuálního vkusu můžete vybrat zvuk motorky, letadla nebo třeba tanku. Ostatně jistou vtipnost mají i jízdni režimy – Amatér do 20 km/h je ideální pro začátečníky nebo důchodce, Legál do 45 km/h (maximální zákonem povolená rychlost dle kategorie) je pro kliděse a

požitkáře a llegalix s nejvyšší rychlostí 65 km/h je prý pro fajnšmekry a sebevrahy.

I nadále Mopedix Electrix podporuje pohyb lidskou silou pomocí šlappek a standardně je vybaven velkými devatenáctipalcovými koly. Největší kola v kategorii mopedů nezapadají do výmolů a zlepšují komfort a při nočních přesunech přijde vhod výkonný LED světlomet se třemi režimy svícení.

V budoucnu se představí i tradičnější spalovací verze

Spolehlivý a bezúdržbový elektrický moped je znovuobjeveným stylem mobility v moderních městech, ale tvůrci pochopitelně myslí i na staromilce. I když se v současnosti věnují dokončení vývoje a zahájení prodeje Electrixu, pracují také na benzinovém modelu Petrolix, což má být nejsilnější sériový model na světě. Čtyřtákní jednoválec o zdvihovém objemu 110 cm³ a výkonu 5 kW bude spojen s automatickou převodovkou a bude splňovat nejpřísnější emisní normu Euro 5.

Tradičnější spalovací moped Petrolix se zatím oficiálně nepředstavil, ale slibuje zajímavé parametry. Má být nejsilnějším sériovým mopedem na světě.

A komu budou dvoumístné mopedy od Mopedixu určeny? Podle našeho zákona se na novodobých českých mopedech mohou přepravovat všichni držitelé motocyklového řídičského oprávnění skupiny AM od 15 let (A1 od 16 let u spalovací verze) nebo řídičáku skupiny B na auto. Nepotřebujete tak řídičské oprávnění na „velkou“ motoriku ani příliš prostoru na zaparkování. Jen se musíte připravit na skutečnost, že za stroj pořádně zaplatíte.

Mopedix zatím prodává jen čistě elektrickou variantu Electrix se základní cenou **134 444 Kč**.



Sběratel bicyklů a milovník vláček **Petr Turek** nezapřel svoje zájmy a poslal odkaz na článek o čem jiném, než o vláčkujmenovitě zajímavému vagónu:

V budoucnu by měl být k vidění v chomutovském depozitáři NTM i s dobovými automobily.

Národní technické muzeum (NTM) rozšířilo své sbírky o patrový nákladní vůz z roku 1964 pro přepravu osobních automobilů. Muzeu jej věnovala společnost Škoda Auto. V budoucnu by měl být k vidění v chomutovském depozitáři NTM i s dobovými automobily.



Vůz je jediným typem speciálních nákladních vozů na přepravu aut vyráběných v České republice (či Československu). Tatra Smíchov použila při výrobě technickou dokumentaci poskytnutou z NDR. Celkem bylo vyrobeno 360 kusů. Podle NTM šlo na tehdejší dobu o neobvyklé a moderní vozy.

Byly dvoupatrové, každý se skládal ze dvou vozů trvale spojených k sobě. „Byla to tedy dvojice vozů, která byla ale považována za jeden vůz a bylo na ní možné naložit až deset osobních automobilů,“ uvedlo muzeum. Výroba byla zahájena v roce 1962 a ukončena v roce 1964.

Všechny vyrobené vozy byly dodány tehdejší ČSD jako řada PP. V roce 1970 pak bylo národní označení řady PP doplněno ještě o mezinárodní označení Laaes. V průběhu 70. let byly všechny vozy na přepravu automobilů převedeny z vozového parku ČSD na AZNP Mladá Boleslav. V 80. letech jim pak bylo podle nových pravidel pro označování vozů upraveno písmenné označení řady na Laaeks.

Počátkem 90. let všechny vozy prošly modernizací. Dnes už dosluhují, tak byl jeden jejich zástupce vybrán pro muzejní účely.

Výrobce: Tatra Smíchov

Rok výroby: 1964

Celková délka: 23,5 m

Celková ložná délka 2 x 22,5 m

Hmotnost prázdného vozu: 2 x 12 tun

Ložná hmotnost: 2 x 15 tun

Maximální rychlost: 100 km/h



A další informace od kamaráda **Jardy Zlámala**:

Futuristická motorka z Vietnamu připomíná stříbrnou střelu

Marek Bednář



Vypadá jako z budoucnosti, ale na trhu bude ještě letos. Působí, že na ní nejde jezdit, ale má říditka, světla, motor i brzdy. Motorka Eve Odyssey vietnamského výrobce Bandit9 je definicí minimalismu.

Pod slovem „motocykl“ si spousta lidí představí stroj zhruba podobného tvaru,



třebaže druhů motorek je spousta. Slova „cafe racer“ také mají určité konotace - a asi žádná z nich neobsahuje stroj s kapotáží ve tvaru střely, kromě níž tvoří jen bumerangovitý pomocný rám a dvě kola.

Přesně tím však je Eve Odyssey, futuristická motorka firmy Bandit9, jejíž původ byste neuhodli - je z Vietnamu, konkrétně z Ho Či Minova Města.

Konstrukce ohromujícího těla motorky je z hliníku podobného tomu, který NASA používá pro své rakety, alespoň podle webu Designboom. Tělo, které připomíná stříbrnou střelu, má v sobě integrovanou palivovou nádrž, řízení i osvětlení.

Minimalistický stroj má všechno, co motocykl skutečně potřebuje - kola, brzdy, říditka i malý spalovací motor, 125ccm jednoválec Honda chlazený vzduchem. Na jeden galon paliva má motorka zvládnout až 250 km jízdy (to odpovídá spo-



třebě 1,5 l/100 km). Eve Odyssey bude jezdit rychlostí až 109 km/h.

Zájemci, kteří za stroj zaplatí 19 500 amerických dolarů (431 tisíc korun), si budou moci vybrat mezi koženým a neoprenovým sedlem. Stroj dostanou ve třetím čtvrtletí letošního roku.



NA OKRAJ

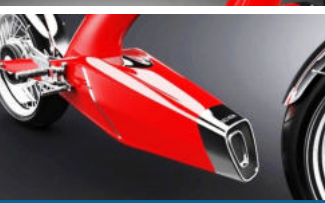
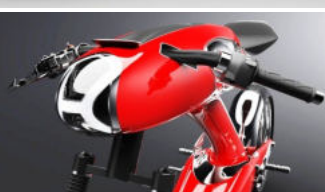
Doprava aut kamiony



NA OKRAJ

Honda Super 90 od Igora Chaka

Designér Igor Chak navrhl k 50. výročí zahájení výroby Hondy Super 90 moderní koncept se zachováním původních rysů motocyklu. Nepřipadá vám, že ten vietnamský motocykl z minulé strany se tomuto konceptu dost podobá???



Kolega **Jirka Terš** poslal odkaz na zajímavý článek: **Úsporný zabiják:**

Vojenské enduro Kawasaki s dieselem pro speciální jednotky

Lukáš Volšický

Cože?! Japonské enduro na naftu? Ne, to není vtip. To je málo známý projekt vyvinutý pro americkou armádu, která jej úspěšně otestovala a nakoupila pro své speciální jednotky. Unikátní Kawasaki pomohlo zjednodušit armádní logistiku a bylo ideální jako průzkumná motorka pro vysazení za nepřátelskou linií. Dokázalo ale spalovat stejné palivo jako „neviditelný bombardér“ B-2.



Je to spolehlivá motorka Kawasaki KLR 650, která je už v základní verzi popisovaná jako „Toyota Hilux na dvou kolech“. Americká armáda už koncem devadesátých let vsadila na jedinečnou úpravu, díky níž se z původně benzinové motorky stal unikátní stroj se zvláštním určením. Nově pracoval s vojenským palivem JP-8, u silničních vozidel nahraditelným klasickou motorovou naftou. Armádní logistika vždy byla důležitá, a zatímco skoro všechna vojenská vozidla spalují naftu, většina motorek jezdí na benzin. A to byl problém.



Zásadním prvkem naftového Kawasaki pro americkou armádu je vznětový jednoválec. Vznikl radikálním přepracováním originálního benzinového motoru.

Jednu z mála úspěšnějších „dieseloých“ motorek vyvinul Fred Hayes ze společnosti Hayes Diversified Technologies, když přepracoval u americké armády oblíbené enduro Kawasaki KLR 650. Ve spolehlivém originálním benzinovém jednoválci o zdvihovém objemu 652 cm³ nahradil vše, co nebylo vyhovující pro vojenské palivo JP-8. Nová konstrukce zachovala pouze klikovou skříň s převodovkou. Nový byl kapalinou chlazený válec s hlavou, píst s ojnicí, vstřikování paliva nebo výfukový systém.

Velkou změnou bylo i odstranění vyvažovacího hřídele. U původního benzinového motoru zlepšoval kultivovanost chodu, armáda potřebovala technické

zjednodušení. Na výrazně větší vibrace si vojáci museli zvyknout. Konstruktor Fred Hayes vylepšil i přední a zadní zavěšení a vsadil na AGM akumulátor spolu s 23litrovou palivovou nádrží Acerbis. Klíčovým novým prvkem byl i „blackout“ vypínač pro vypnutí osvětlení motocyklu, což z něj dělalo ideální průzkumné vozidlo.

Naftové Kawasaki má ideální využití jako průzkumná motorka. Už v základu je vybaveno speciálním vypínačem pro okamžité zhasnutí všech světel.

V minulosti bylo jen málo podobných projektů reálně provedených, ale „naftové“ Kawasaki zvládlo vojenské testování a americká armáda začala uzavírat první objednávky. Pro nový stroj si připravila interní označení M103M1. Dodnes se ale neví, kolik motorek KLR 650 upravených pro spalování paliva JP-8 vzniklo. Využívali je zejména mariňáci a vojáci speciálních jednotek. Svě nasazení motorka našla při operacích v Afghánistánu, Iráku nebo Kuvajtu krátce po začátku nového tisíciletí.



Naftové Kawasaki sice nikdy nedosáhlo dynamiky původní benzinové varianty, zato se pohybovalo terénem se spotřebou okolo 2,5 litru na 100 kilometrů při cestovní rychlosti 90 kilometrů v hodině. Maximální výkon a točivý moment motoru nejsou známy, ale údajně motorka jezdila nejvyšší rychlostí až 145 kilometrů v hodině. Jízdní dynamika však byla velmi vlnitá a motocykl zrychloval pouze postupně. Zajímavostí je, že palivo zakládající na typu JP-8 spaluje i americký „neviditelný bombardér“ Northrop B-2 Spirit.

Motocykly mají ve světových armádách své využití už od počátku vývoje, ale významněji se začaly používat až v letech druhé světové války. Jedněmi z nejslavnějších vojenských motorek jsou americký Harley-Davidson WLA, německé BMW R75 a britský Norton 16H. V Československu se jezdilo zejména na motocyklech Jawa.



Náš zahraniční čtenář a kolega **Leo Mugrauer** napsal:

Ahoj Marceli. Vcera jsem videl v televizi porad o skutru z ameriky. O takovem modelu jsem jeste neslysel. Mozna to znas. Hned jsem hledal na internetu a nasei jsem stranky. Leo

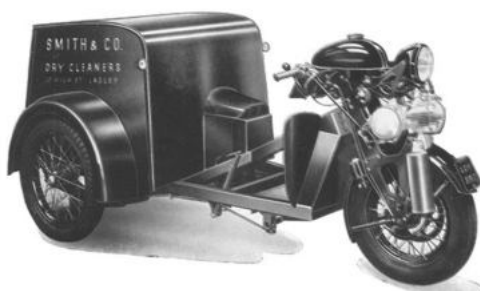
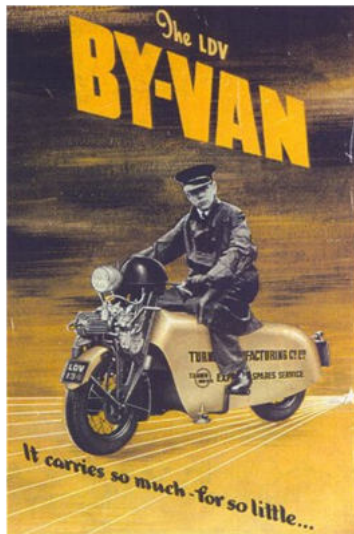
<http://www.historywebsite.co.uk/Museum/Transport/commercial/LDV.htm>

BY-VAN, TRI-VAN, RIXI: lehká malá dodávková vozidla

Koncem čtyřicátých let vytvořila Turner Manufacturing Company Limited z Wolverhamptonu samostatnou společnost s názvem 'Light Delivery Vehicles Ltd', (LDV), která fungovala z továrny Turner's Lever Street.

LDV vyráběl dvoukolový 'By-Van' a tříkolový 'Tri-Van' a 'Rixi'.

'By-Van' byl motocykl vybavený ocelovou přepravní bednou, která měla kapacitu 5,57



kubických stop a mohla nést náklad až 1,5 cwt. „Tri-Van“ měl dvě zadní kola a větší kontejner, který měl kapacitu 23 kubických stop a mohl nést náklad až 3 cwt. „Rixi“ bylo rikšové taxi, schopné přepravit dva cestující a řidiče.

Tyto tři modely byly poháněny jednoválcovým dvoudobým motorem Turner o objemu 168 ccm, umístěným nad předním kolem, který vyvinul výkon 3,5 k při 2 500 ot./min.

'By-Van' měl 2-rychlostní převodovku a 'Tri-van' a 'Rixi' měl 3-rychlostní převodovku. Měli maximální rychlost 30 mph s celodenní jízdou rychlostí 20 m.ph. 'By-Van' se prodával za 120 liber a 'Tri-Van' za 150 liber.

Bohužel o produkty, které se prodávaly jen v malém počtu, byl malý zájem.



NA OKRAJ

Vzpomínka na Kantorka



NA OKRAJ

Bílá barva je taky barva



Dalším dopisovatelem je opět kolega **Pavel Gabriel** a já jsem tady spojil jeho dvě zprávičky z jeho jízd, které mi poslal.

Jednak to byl jeho výlet na „vojákoví“, ale zastesklo se mu cestou po Čezetě, a tak aspoň navštívil živá „prasátka“ v chlívků.

Když už jsem u těch prasátek, tak tu mám na redakčním stole několik zajímavých fotografií, které se k těmto obrázkům tematicky hodí.



Na prvním obrázku vidíte, že chov prasat je zřejmě docela výnosná činnost, když si krmič může dovolit jezdit do práce historickým Auburnem :-). To není úplně laciný veterán. A k těm dalším dvěma obrázkům bych jen dodal: „No comment“, vše důležité je tam napsáno :-).

Ale vraťme se k Pavlovi a jeho jízdám.....samozřejmě jako „harlejár“ si nemohl nechat ujít spanilou jízdu **Harleyů z Prahy do Poděbrad**, která se tradičně koná první sobotu v dubnu.



Kolega **Zdeněk Prchal** nám do redakce poslal obrázek, jak se z veteránisty stal trhovcem (doufejme, že bude stíhat oboje :-)). Obrázek je z Nových Hradů u Jimlína na Lounsku, a vy, co jste tam nebyli, máte pořád možnost si prohlédnout Zdeňkovy výrobky (dřevěné hodiny) na webu:

www.zpwood.cz





Kamarád **Zdeněk Vachalec** poslal velikonoční přání trochu netradičně - s originálními fotkami ze své hromládi.



Kolega **Leo Mugrauer** poslal obrázky motorek „na prodej“. Jsou ovšem zaparkované trochu nešťastně na dně oceánu, takže logistika a předprodejní servis budou asi náročné :-)



Kolega **Kamil Landsmann** umístil tento obrázek na stránky WhatsAppu našeho klubu a přiznal se, že tady v tom případě má s tímto skútrek určitě soukromé zájmy.

Zdeněk Paulus ale rozporoval neoriginální zadní blikáče – na druhou stranu ovšem zakrývají původní větrací otvory, skrz které slečně zřejmě cákala voda od zadního kola na její nožičky.

Libor Volek se rozčiloval nad tím, že sedí na skútru, který je na stojánku, což by se asi nemělo, ale stojánek 501-ky je celkem bytelný, takže při netto hmotnosti sedící slečny nebezpečí kolapsu stojánku zřejmě nehrozí.

A můj závěr: na skútru jsou špatně nalakovaná dvířka motoru a tlumiče výfuků mají být doutníky a ne rybiny !!!

NA OKRAJ

Česká pošta

Dalším ze skvělých počínů fialové vlády je rušení pošt300 budov prodáme levně prominentům STAN a propustíme jen 1600 lidí ...a tím to nandáme Putinovi !!!

Česká pošta

Česká pošta zavádí novou službu. Balík k vyzvednutí přímo u odesílatele.

když přestaneš důchodcům vyplácet jejich důchody



můžeš už klidně taky zrušit pošty kam si pro něj chodili



Tak třeba... C-6...



Zásah...!!!
Pošta zrušena..



Když nakupuješ v Polsku můžeš tam jít i na poštu

Česká pošta

Homeoffice na poště

Od zítřka pracují poštáči z domu. Budou číst vaše dopisy, když v nich bude něco důležitého, zavolají Vám.....

Děti z obcí, kde zruší tu jejich poštu, dostanou vykuleného Igračka, aby jim to nebylo líto.

Rozkaz tam zněl jasně, zlikvidovat 300 poboček za každou cenu!

Nebyl čas řešit které.

Súdrh generál, známky by sme mali, ale medzitým nám zrušili POŠTY...

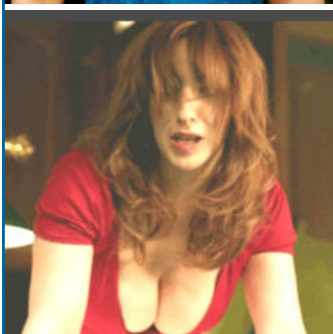
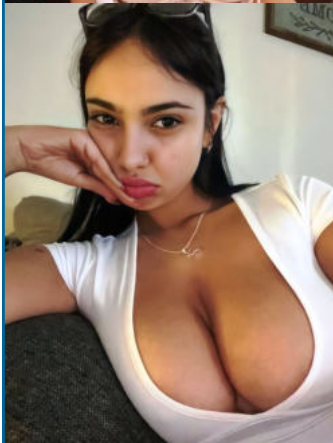
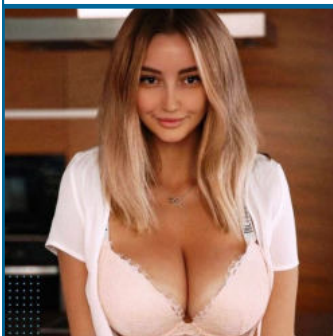
Ještě vydržet poslední šichtu v továrně a zítra se zruším jak pobočka český pošty 🙌

„Jano, už jsi to slyšela? Prý nás budou rušit.“

„Tak jestli nám pošlou výpovědi přes Českou poštu, tak bych to asi neřešila.“

NA OKRAJ

Pro hornáky 18+ :-)



Kolega **Pavel Gabriel** doplnil svoji výbavu ke svému Monarkovi se jménem „Voják“. Jak jsme už viděli, tak voják dostal nové plechové brašny a teď konečně došla řada i na jeho majitele, který vylepšil svůj vzhled pro jízdu na tomto vojenském stroji o československé maskáče vz. 60 (s označením vzoru látky „jehličky“). Počkáme si, čím nás Pavel překvapí dál, vidím na obrázku, že jeho boty sice nejsou pravé „kanady“, ale to bychom mu asi zelenou košili a správnou helmu, nebo aspoň regulovčickou :-).



Kamarád **Jarda Zlámal** poslal odkaz na zajímavý inzerát „Nosič motocyklu do 150 kg , cena 8 500 Kč“ ...a k tomu dopsal: „**Které auto má takové zatížení TZ???**“



Karel Vodrážka se pochlubil na whatsappu, že konečně sehnal pro svoji vojenskou třiápúlu regulovčika. Stihnul to včas, protože až ta kravka Černochova začne za podpory Fialoviče, PePy a dalších válečných štváčů rozesílat povolávací rozkazy kvůli válce na Ukrajině, tak už se potom budou vojáci těžko shánět. Myslím, že do války půjdou i figuríny :-)



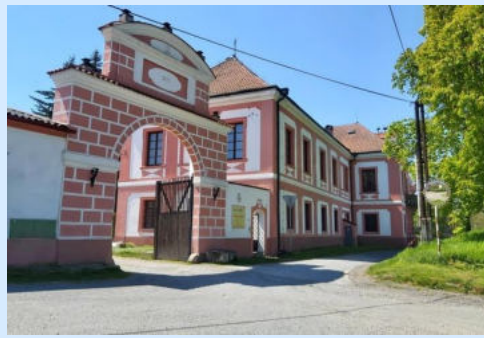
Pavel Gabriel ještě zaslal obrázky ze setkání veteránů ve Velkém Oseku.



A kdopak nám napsal jako další ...kolega **Zdeněk Vachalec**, tak k jeho osobě se dobře hodí to téma vedlejšího článku „Na okraj“, protože jeho příspěvky jsou vždy okořeny fotkou nějaké sličné modelky, i když třeba ne s tak vyvinutým předním nárazníkem, jako ty slečny vedle na obrázku. Tentokrát poslal fotky ze srazu veteránů v Roztokách.



I já se přidám jako čtenář ...s **Vlastou Hartmanem** jsme vyjeli na malou vyjížďku s cílem koupit karburátory do našich strojů. Tento záměr sice díky nesrovnalostem v nabídce prodejce na netu nevyšel, ale za to jsme cestou zpátky navštívili hrad Housku a zámek Lobeč.

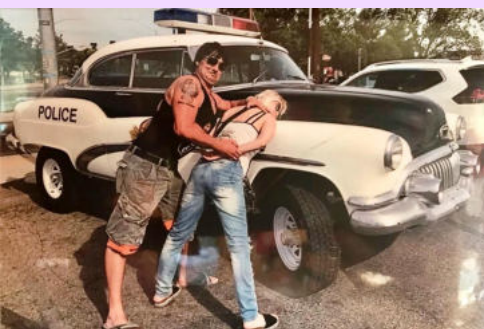


A když už jsem se jako čtenář rozepsal, tak ještě něco přidám. Někdy mi to připadá, že mě pronásledují zcela nezvyklé a výjimečné závady jen proto, abych měl o čem psát. No uznejte samikomu se rozpadlo bronzové futro u pístního čepu na zlatavý prášek, který pokryl vnitřek motoru i výfuku, komu se rozpadl píst za jízdy, kdo měl propálený píst s dírou jak do :-), kdo si „ustříhl“ za jízdy ventilek předního kola,????



A teď u čízy 175 mám další moc hezkou příhodu. První den po namontování zgenerálovaného motoru jsem ujel cca 25 km. Po jízdě jsem udělal doma drobné úpravy a druhý den jsem opět vyjel na druhou zkušební jízdu. Asi tak 500 m od domova se mi motor kousl tak, že jsem s ním už nepohnul. Myslel jsem na píst, na prasklý pístní kroužek a pod.,ale omyl. Zcela se rozpadlo vnitřní ložisko klikové hřídele. Viz foto. Už se vám to taky stalo??? Napadá mě takové to staré české přísloví : „Já, kdybych si koupil trpaslíka, tak mi vyroste“ :-(-:(

Dopisovatel **Pavel Gabriel** zavzpomínal na svoji cestu po Route 66 pomáhal místním policistům zatknout dlouho hledanou osobu ženského pohlaví. Zajímavé je, že se to odehrálo u policejního vozu, což byla licenčně vyráběná Volva v USA :-).

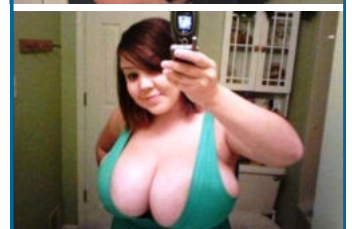


Kolega **Zbyněk Plachý** poslal obrázek nějakého poháru, ale nenapsal, co je to zač, kde, kdy a odkud se vzal, a tak vlastně ani nevíme, jestli ho někde vysoutěžil, odcizil nebo třeba našel na silnici.



NA OKRAJ

....a ještě 21+



NA OKRAJ

...a nakonec 70+



Bier formte diesen schönen Körper...



Kolega **Jirka Terš** poslal obrázek, jak je náročné měnit u Čezety sekundární řetěz



Kolega **Martin Švampera** poslal obrázek z jiného soudku ...fyzicky méně náročná, avšak o to přesnější práce je při vyvažování klikovky.



Znáte tuto sošku??? Jako motorkáři byste ji znát měli, ale když mi její obrázek poslal kamarád **Jarda Zlá-nevěděl**, o co jde. **Jarda** shání jako dárek repliku (kopii, imitaci) sošky z plastu.

Není nutné popisovat naši koresponden- ci, ale důležité je to, co soš- ka znázorňuje. Tak- že kdo neví, pozorně čtete, co mi **Jarda** k tomu napsal:

Jedná se o **Merkura** na kole ze závodů **Tourist Trophy** na ostro- vě Man. Originál je asi 1 metr vysoký a je šené stříbr- né repliky (asi 25 cm velké) jsou jako oceně- ní, když na závodech TT Man dojde jez- ze + nějaká procenta.

Franti-šek Šfast- ný už ji asi pro výrobu repliky ne- půjčí. Znalci jeho sportov- ní č h úspěchů o sošce určitě vědí víc.



Kdo to ví...odpoví

I **já** zase přicházím se svoji „troškou do mlýna“. Obracím se na vás čtenáře jako na odborníky v oblasti českého veteránství a ptám se: „Proč má **LIAZ** na masce nápis **PRAGA**???“ a za druhé: „Znáte **Tatru 815** v pásovém provedení???“



....a ještě jako třešnička na dortu dvě trochu méně známé varianty **Pragy V35**.



Předseda **Karel Vodrážka** se pochlubil výchovou mladé generace v sajdkáře (tomu rozumím, také jsem tak začínal s výchovou svých dětí směrem k motorismu :-)), stejně tak jako kolega **Jirka Bobek**, který tu výchovu pojal trochu v širším měřítku a to přímo na motocyklech sólo.

Vzhledem k tomu, že Jirka je tak trochu plachý a nesmělý a moc s námi nejezdí (kromě srazu ve Lhenicích, když jsme jeli na oslavy výročí firmy ČZ do Strakonice) a myslím, že už zase hned tak nějakou fotku nepošle, tak tu dostává výjimečně větší prostor :-)



Náš pravidelný dopisovatel kolega **Pavel Gabriel** vyhodnotil jako správné rozhodnutí zúčastnit se srazu jakýchsi amerických automobilů před skvělou akcí našeho klubu, jakou byla výjízka v Českém Ráji. Jak vidíte z přiložených fotografií, sám se věnoval hlavně uspokojování potřeb své krmivové základny, Lenku pak postavil k jakémusi automobilu na žebříňákových obručích, s kterými musí být opravdu radost jezdit po našich silnicích. Ta fotka má možná za úkol ukázat, jak se dá znehodnotit drahý terénní automobil.

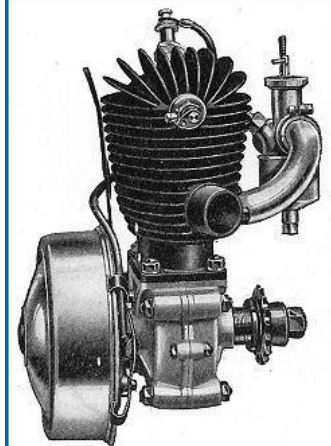


Čtenářem, který se ozval v reakci na článek o Nivách byl **Miloš Jeřábek**: „zdravím, čtu občasník a mám ještě jednu zajímavost, a to **Lada Niva St Tropez** - škoda že se do článku nedostala, vizuálně to stojí za to :-) Miloš“
...díky za upozornění, už tu je !!! :-) (pozn. red.)



NA OKRAJ

Motocyklové motory



NA OKRAJ

...a ještě dvouválcce



Kamarád (hlavně sajdkárista, ale i skútrista) **Jarda Zlámal** zaslal další zajímavý odkaz, kde bylo možné se (chvilí) kochat z toho, že kromě New Pionýra budeme mít i New Pařeza, ale ta radost trvala jen tak dlouho, než jsem dočetl článek:

Navrhli jsme nového lidového Pionýra! Jawa „Pařez“ se vrací v moderním vizuálu

Lidový motocykl od Jawy je zpátky, a rovnou v ikonické červené.

Jan Majurník

Pionýr, pincek, fichtl! Všichni tato označení dobře známe a víme, že se bavíme o ikonické Jawě 50, s níž takřka každý kluk na vesnici brázdil polní cesty nebo odlehle silnice. Nyní se tento lidový motocykl vrací, a to rovnou v prvotním provedení „Pařez“, ovšem ve zmodernizované variantě pro 21. století.



Jednomístná mašina s měkčeným sedlem odkazujícím na „Pařez“ dostala zbrusu nové tělo, ovšem ladné tvary pincka zůstaly zachovány a stále věrně odkazují na originál z 50. let. Kvůli barvě si nemusíte dělat starosti, jelikož se zprvu bude nabízet výhradně jawácká červená, kterou později doplní temně černá a slonově bílá.



V zájmu bezpečnosti i předpisů motorka dostala kotoučové brzdy s ABS, diodové blinkry, komfortní teleskopickou vidlici a dva typy předního osvětlení. Prvně jde o klasickou rozptylovou svítilnu, zatímco De Luxe verze nabídne bodové diodové osvětlení s rozděleným potkávacím a dálkovým světlem.



Přístrojový štít je u obou variant plně digitální, avšak velmi jednoduchý. Krom rychlosti a otáček umí zobrazit jen pár základních jízdních údajů. Za zmínku stojí

stylová zpětná zrcátka, která jsou v De Luxe verzi opatřena výhřevem. Zadní část je odpružená tlumiči i vinutými pružinami, přičemž na samotném blatníku pak najdete koncové diodové světlo i blikače.

Pohonným srdcem základního modelu je čtyřdobý jednoválec o objemu 49 ccm, který vyprodukuje výkon 2 kW (2,7 koně) při 7500 otáčkách za minutu. Spotřeba pak činí přibližně 1,2 litru na sto, hmotnost celku je necelých 70 kg a nosnost až 150 kg. Díky zástavbě automatické převodovky a omezení rychlosti do 45 km/h může s tímto vozidlem jezdit i 15letý držitel průkazu AM.



Jawa si však byla vědoma i náročnější klientely, proto připravila variantu o objemu 124,8 ccm a výkonu 9 kW (12,2 koně), která spotřebuje pouze 1,9 litru na sto ujetých kilometrů. Palivová nádrž silnějšího modelu vybaveného automatickou převodovkou pojme 7,9 litru benzínu, ovšem hmotnost celku vzroste až na 90 kg.

Výfukový systém Jawa vyvinula ve spolupráci se slovínskou společností Akrapovič, ovšem ne za cílem maximálního hluku, ale kvůli vyladění zvuku, aby model co nejvíce připomínal práci původního dvoudobého jednoválcce.



I když bychom si výrobu tohoto modelu sebevíc přáli, nový Pionýr je pouhou vizí naší redakce realizovanou skrze šikovné ruce našeho dvorního návrháře Rostislava Prokopa. Tedy nevolejte do týnecké Jawy, nevolejte autorizovaným prodejcům, model se vyrábět nebude.



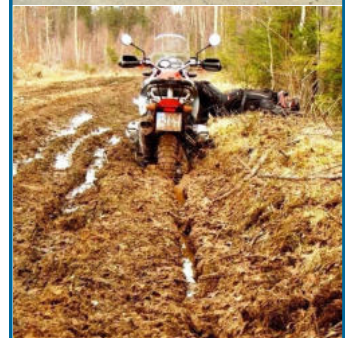
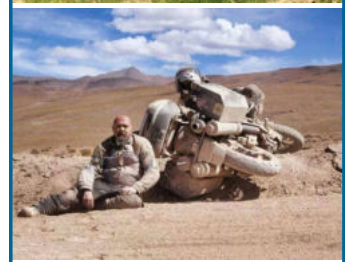
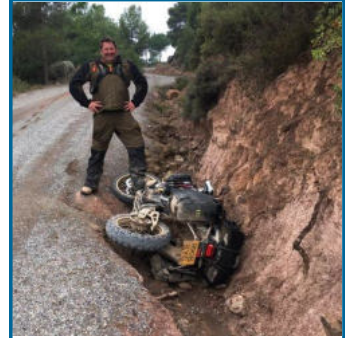
A znovu se ozval kolega **Pavel Gabriel**, který s námi nejel na Slovensko, jak by se slušelo na správného skútristu, ale ve stejném termínu navštívil již tradiční a hojně navštěvanou „jawačskou“ akci, ze které nám poslal fotky:

8. sraz přátel značky Jawa v Ledcích - rodišti Františka Janečka



NA OKRAJ

Špatně zaparkováno



NA OKRAJ

Invalidní vozítka NDR



STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP

Tak jsme si tu představili asi zhruba všechny cestovní automobily ze zemí RVHP, které se vyráběly v době výroby skútrů Čezeta, popř. později. Jedná se tedy o tzv. youngtimery, o kterých předpokládám, že většina z vás čtenářů je zná a setkávali jste se s nimi v běžném provozu nebo je dokonce vlastnili. Také jsme v jednom čísle zavítali mezi mikrobusey a dodávkya ještě určitě přijde řada na „gáziky“, které my bývalí vojáci si ještě dobře pamatujeme z dob naší základní vojenské služby, ale tam ještě zvažuju jisté rozšíření tohoto tématu, a tak se zatím podíváme na úplně jiné téma, které vás možná překvapí, ale doufám, že vás to téma i zaujme.

Jedna kniha, kterou v nakladatelství Grada, **venské motorarity**“ se zabývala vozítky by. Pokud se podíjete tam nespočet- cí o vozítkách pře- ské výroby, které se **BMW Isseta, Hein- Janus, Vespa 400** vozítkách ze zemí lupou a se svíčkou v ru- tříkolový **Velorex**čili had- když vám tady napíšu např.znáte je??? Asi někteří ano, ale moc vás není. A tak si myslím, že neškodí, když se na taková krásná vozítka podíváme trochu zblízka.



Jsem napsal a byla vydána se jmenuje „**Českoslo- Jedna z hlavních částí československé výro- váte na internet, na- né množství informa- vážně západoevrop- staly velice slavnými kel Kabine, Zündapp** apod. Ale informace o RVHP abyste hledali ce. Ano, každý z vás zná rák, montgomerák apod. Ale **Micrus, Fafík, Alba Regia**

Jsou to mnohdy opravdové rarity. některá vozítka byla navržena firmami, některá se do- konce vyráběla, některá vznikla třeba jen v jediném exempláři. Ještě je třeba říct, že vozítka byla vyráběna z dvou hlavních důvodů. Jedním bylo v poválečné době nabídnout vozidlo po- hodlnější a lépe chránící posádku než motocykly, za druhé to byla vozidla určena pro tělesně postižené válečné veterány.

LIDOVÁ VOZÍTKA

NĚMECKO VÝCH. (NDR)

Začneme u našich západních sousedů a zase to vezmeme po zemích po směru hodinových ručiček. Ale u toho NDR jsem zrovna dost špatně. V NDR se vyráběly automobily P70, později Trabant, ale to byly sice velikostí skoro vozítka, ovšem používa- né jako plnohodnotné rodinné automobily a ještě zcela nedostatečné. A ta invalidní vo- zítka, to byly spíš jen různé tříkolky, které měly základ v motocyklech a o kterých tady dnes psát nechci.

Já bych tu rád představil jen takové ty skutečné miniautomobily, většinou čtyřkolo- vé, které se podobají těm našim návrhům Avia nebo Moravan nebo výše uvedeným vozítkům západoevropské produkce. Pokud ovšem jsem tu trestuhodně nějaké vozítko vynechal, ozvěte se, napravíme to.

Nebudu se tady rozepisovat o jednotli- vých typech a jejich technických paramet- rech. Myslím, že fotky napoví víc, a pokud se vám nějaké vozítko zalíbí a zaujme vás, tak už si pak určitě individuálně zasurfujete na netu a příslušné informace si najdete .

V NDR byla situace diametrálně odliš- ná, v Polsku se to ovšem vozítky jen hemži- lo. Ale zase to berte spíš jen jako takový informativní článek o tom, co existovalo, a pokud byste pak chtěli informací víc, zasurf-ujte si na netu a něco určitě objevíte, i když je i internet občas na technická data této kategorie vozidel skoupý.

POLSKO (PLR)

Tak se podívejme na ty polské mini- fešáky. Je to docela pěkný výběr.

MIKRUS (Trpaslík) - byl v sériové vý- robě ve WSK-Mielec. V roce 1957-1960 bylo vyrobeno zřejmě 1728 kusů.





MEDUZA byl prototyp mikrovozu, který předvedla továrna na komunikační zařízení v polovině roku 1957. Vůz byl alternativou k Mikrusovi, který byl uveden do výroby. Medusa neměla takové štěstí a skončila v muzeu.



FAFÍK Varšavská továrna na motocykly navrhla a vyrobila prototypy a připravila pro výrobu. Finanční výdaje nezbytné k zahájení sériové výroby na základě skútrových jednotek WFM-OSA byly zanedbatelné. Avšak továrna byla určena pouze pro výrobu jednostopých vozil, takže hezký třímístný Fafík se do výroby nedostal.



SMYK Konstrukce tohoto prototypu byla dokončena v roce 1957. Nejzajímavějším detailem tohoto vozu byly dveře. Smyk měl jen jedny dveře a byly umístěny v přední části vozidla. Při otevření těchto dveří se celá přední část vozidla posunula do polohy umožňující přístup do interiéru. Neobvyklou karosérii tohoto vozu, která se nikdy nedostala do výroby, navrhl Janusz Zygodlewicz.



NA OKRAJ

„Po uzávěrce“

SCHUBERT (NDR)

Toto mikroauto z roku 1958 vypadá trochu jako Heinkel Kabine, ale je vyrobeno podomácku občanem NDR Schubertem z Hainichenu. Vůz byl původně vybaven dvoudobým dvouválcovým motorem Ifa BK o objemu 350 ccm 15 k. Vstup je zepředu dvířky na pantech ve spodní části. Obtížné nastupování, stejně jako v polském Smyku B30. Podle majitele jsou postavena dvě auta. Tento vůz je vystaven v muzeu Störy poblíž Hildesheimu v Německu.



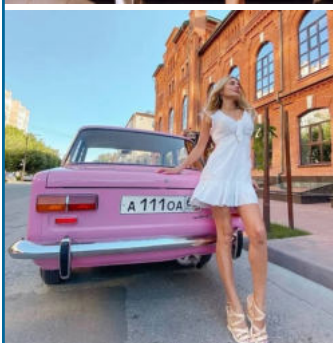
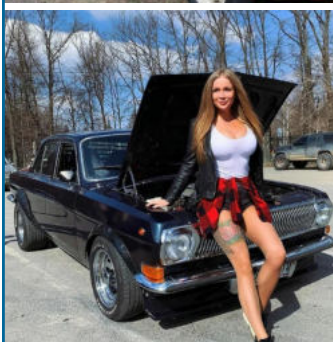
KMZ-1 "Kyjev" (SSSR)

V roce 1959 byl postaven první vzorek KMZ-1 "Kyjev". Nákladní auto dostalo dvouválcový vzduchem chlazený motor boxer z motocyklu K-750 (26 k), který byl umístěn pod nakládací plošinou. V bloku s pohonnou jednotkou pracovala 4rychlostní skříň motocyklu, neměla tedy zpátečku, na zadní nápravu byla pro tento úkol instalována další přidavná převodovka. Malá kolečka - 5,00-10 z invalidního vozíku. Volant, převodovka řízení, trakční a brzdový systém, kliky dveří a některá zařízení z osobního vozu Moskvich-402. Kabina vlastní výroby s krátkou kapotou a zakřiveným čelním sklem vypadala docela moderně.



NA OKRAJ

Děvočky a auta



GACEK Na konci roku 1965 zahájila továrna na komunikační zařízení ve Šwidniku na základě potřeb ministra zdravotnictví vývoj speciálního vozidla pro zdravotně postižené. Konstrukce vozidla byla přizpůsobena montáži pohonné jednotky **Jawa 572** se zdvihovým objemem 350 cm³. Konstrukce prvního prototypu invalidního vozíku s názvem „GACEK“ byla dokončena v dubnu 1969. Dvoutaktní dvouválec Jawa 572/01 byl umístěn nad přední nápravou. S kompresním poměrem 7,0 dosáhl 11,7 kW při 3800 ot./min. Maximální točivý moment byl 30 Nm při 3680 ot./min.



Skupina designérů tohoto vozidla získala v roce 1970 cenu ministra kultury a umění za úspěchy v roce 1970 a cenu NOT za vynikající úspěchy v oblasti technologie v roce 1971. Ve Šwidniku byly připraveny plány rozvoje Gackovy struktury. Měly být

vytvořeny další varianty karoserie, například osobní automobil s prodlouženým rozvorem, dodávka a sportovní vůz. Další plány pro Gacka však byly pozastaveny.



Byl vyroben i prototyp na elektrický pohon, který se odlišoval přední maskou.



Desca Lisa (???)



Gryfia Vyrobeno ve Štětíně SFM



P-80 Návrhářem modelu P80 je Ing. Józef Przybylski, lektor na technické škole v Bytomu.

Tříkolka pro 2 osoby, otevřená, bez dveří, potažená přístřeškem z nepromokavé látky a poháněná vzduchem chlazeným motorem motocyklu, je to nejlevnější víceosé vozidlo, jaké si lze představit. V případě použití ručního ovládní plynové a spojkové páky, které bylo také plánováno, se stává neocenitelným invalidním vozíkem pro osoby se zdravotním postižením.

Prototypová verze využívá motor Jawa ČZ 250 cm³ s výkonem 12 HP při 5000 ot / min, min. a točivý moment - 2,0 kgm při 3500 ot./min. Tento motor je vybaven odstředivým ventilátorem na hřídeli motoru.



JUNAK B23 Zřejmě tříkolka odvozená od motocyklu Junak. To sice není tak úplně vozítko, ale je to docela pěkná rikša.



SOVĚTSKÝ SVAZ (SSSR)

Tady je situace trochu odlišná. V SSSR byla po válce tak nízká motorizace a tolik válečných invalidů, že výroba laciných vozítek byla jednou z cest, jak tuto nepříznivou situaci zvrátit. Ovšem dodat vozítka invalidům byla přece jen prioritou.

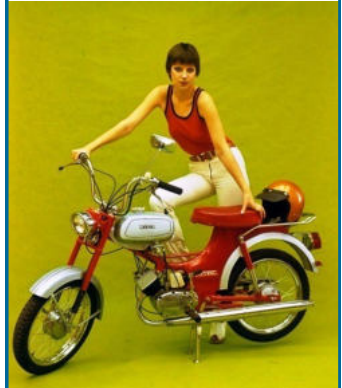
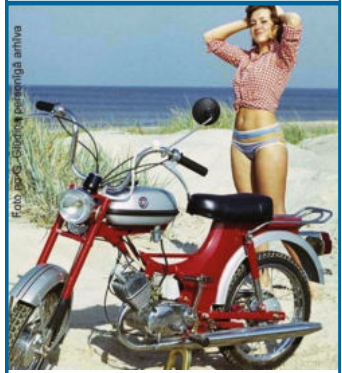


SMZ S-1L V letech 1952 až 1958 se v Serpuchově vyráběla motorová tříkolka S-1L, která na konci výroby získala označení S3L. Poté byl tříkolový mikrovůz nahrazen modelem C3A.



NA OKRAJ

Děvočky a mopedy



RACING MOTORCYCLE
RIGA-19.5



NA OKRAJ

Jak to začalo

REAF-50 600 ccm 1949

V roce 1949 Stalin nařídil, že dva prototypy automobilů - sedan a kabriolet - musí být vyrobeny v experimentální továrně v Rize (REF), která byla původně založena k výrobě rádiových reproduktorů a kovového nábytku.



Vůz měl upravený motor GAZ-MM se dvěma válci místo čtyř. Bohužel drahá automatická převodovka pracovala trhaně a motor nadměrně vibroval. Zdálo se, že vozu úplně chyběly tlumiče.

Spotřeba paliva byla přibližně trojnásobná ve srovnání se srovnatelným vozem Moskvich-401. Kromě toho, pokud motor vyžadoval opravu, bylo nutné karoserii sejmout.



SMZ C-3A Stejná slavná „Morgu-novka“ s otevřenou karoserií a plátěnou střechou, která se od svého předchůdce lišila přítomností čtyř kol.



SMZ C-3D Třetí typ v řadě už měl zcela odlišný design, pevnou střechu a celokovovou karoserií. Výkon motoru ale byl nedostatečný, vozítko bylo brzdou provozu.



BĚLKA tedy IMZ-NAMI A50 byl společný projekt Irbitského motocyklového závodu (IMZ), proslaveného stroji Ural, a moskevského automobilového institutu (NAMI), které mu daly základ jména. Mikroauto s karoserií kombi a v zadu uloženým motocyklovým motorem se mělo stát pohodlnější alternativou k motocyklům se sajdkárou.





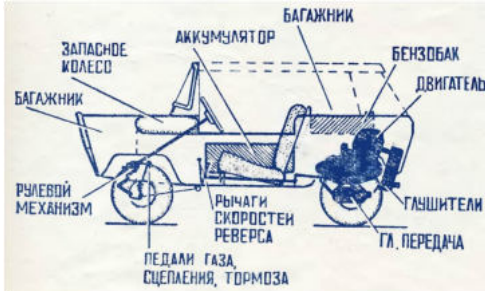
Na podvozku Bělky byly vyvinuty i další variantyotevřené, terénní apod.



BJELKA U.S.S.R. 1956
4-seater. 2-cyl. horizontally opposed o.h.v. engine, air-cooled, at rear. Displacement 500 c.c. Max. b.h.p. 20, 4 speeds. Max. speed approx. 60 m.p.h.

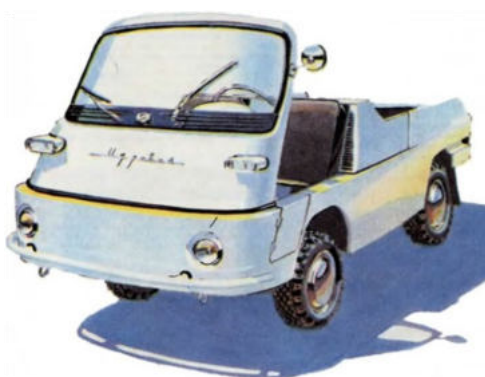


LAJKA je dvoumístný sedan navržený B. Derkachevem z oblasti Kinen v regionu Kuibyshev (Samara). Konstrukce vozu měla základ v celokovovém rámu karoserie svařeném z kulatých trubek. Střecha malého vozu byla sklopná, bylo možné ji zcela odstranit, sklo za dobrého počasí bylo možno odejmout.



MURAVĚJ (Mravenec) je malý vůz, který navrhli a vyrobili designéři Molchanov a Ivchenko. Stroj byl poháněn motorem z motocyklu JAWA-354 umístěného v zadní části rámu. Při výrobě karoserie použili tvůrčí antikorové trubky o průměru 45 mm pro rám, překližku na bocích a ocelový plech na přední straně. Z motorového vozíku SZA dostalo auto nezávislé zavěšení všech kol.

Vůz byl vyroben v jednom exempláři, byl vystaven v Moskvě a hrál i ve filmech, účastnil se všech přehlídek automobilů.



NA OKRAJ

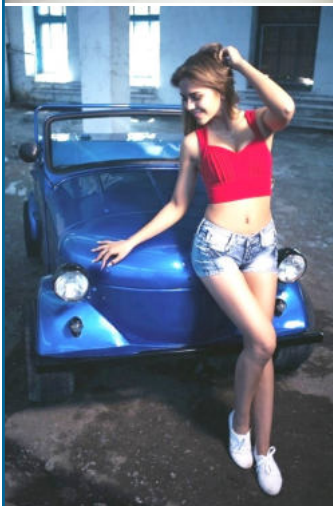
...pokračování

Není divu, že REF dospěl k závěru, že navzdory pohodlnému a modernímu designu nebyl REAF-50 vhodný pro výrobu. A tak skončil sen, který stál více než jeden milion rublů.



NA OKRAJ

Pár foteček



GAZ M-18 Prototypy vyjely po 3-letém vývoji v roce 1958, měly polovinu motoru Moskvič, tedy 2-válec uložený vza-du, výkon 18 k a automatickou převodovku. Do výroby se nedostaly, v té době už byly připravovány jiné malé vozy.



GAZ M-73 - Ukrajinec To už není jen tak nějaké vozítko, je to teréňaček 4x4, ale tady v Občasníku o něm najdete informaci už v jednom předcházejícím čísle, takže jen fotečka pro připomenutí.



NAMI-031

V roce 1957 byl vyroben prototyp miniautomobilu NAMI-031 pro osoby se zdravotním postižením. Práce probíhaly podle návrhu malých vozů a jejich jednotek, vyvinutých Vědeckým automobilovým institutem (NAMI).



Nuceně vzduchem chlazený, 4-taktní, 2-válec, OHV, 650 ccm, boxermotor. Byla to modifikace motocyklového motoru M-65 vyráběného závodem Irbit. Motor vyvinul výkon 14,5 k při 3000 ot./min.

Do sériové výroby nebylo zavedeno.



NAMI-048 O tomto vozítku jsem žádné informace nenašel, asi se jednalo o nějaký pozdější prototyp, který se ovšem také nedostal do sériové výroby



Další vozítko, které má také na masce znak NAMI, k tomu jsem nedohledal ani jeho název.

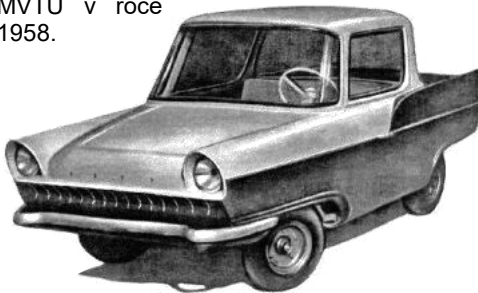


NAMI-086 Sputnik

Vozítko pro osoby se zdravotním postižením, který je vybaveno vzduchem chlazeným motorem (půl motoru ZAZ-965), nezávislým zavěšením kol odpružených torzními tyčemi, elektromagnetickou spojkou a autonomním topným systémem. Vůz vyvinul Serpukhovský motocyklový závod společně s USA v druhé polovině 50. let.



MVTU - první sovětský prototyp automobilu s plastovou karoserií, postavený laboratoří katedry kolových vozidel Bauman MVTU v roce 1958.



U těchto starých vozítek se dost těžko zjišťuje, co je jen návrh jednotlivce a co bylo třeba ve spolupráci s nějakou továrnou. Myslím, že jsme ta značková vozítka popř. návrhy probrali, a teď se podíváme na ty návrhy jednotlivců, ale jen ty nejzajímavější **IVOLGA, MINI-VALGA** - oba tyto prototypy miniautomobilů, v jejichž názvu se vyskytuje slovo „Volga“ jsou z roku 1978 a u každého je jiné jméno jeho tvůrce, ale nic víc jsem k nim nenašel :-)



AUTOAEROMOBIL - Navrhl a postavil jej v roce 1966 V. Kurunkov. Motor nepoháněl kola, ale vzduchovou vrtuli. Na silnici vozidlo dosáhlo rychlosti 120 km/h. Na sněhu na lyžích bylo dosaženo rychlosti 80 km/h. Na vodě jako amfikaru bylo možné dosáhnout rychlosti 50 km/h.



NA OKRAJ

Užitková vozítka



NAMI 048 Ogonyok (1958)



Celina



KMZ_A-KMZ-4



KMZ-1-Kyjev



Družba



Duet (1990)



SMZ-FDD a LuAZ

NA OKRAJ

Další vozítka z MLR

Samozřejmě, že v Maďarsku byly i další pokusy jednotlivců o stavbu různých lidových vozítek, která měla nahradit nedostatek automobilů na trhu. Dnes už jsou tyto konstrukce v mnohém úsměvné, jak z hlediska velikosti a komfortu, tak i výkonových parametrů.



Jánoš Schadek (viz Pionýr vpravo) zkonstruoval a postavil také tento zajímavý stroj, jedná se o designově zdařilý a aerodynamicky dobře řešený celokapotovaný motocykl Jawa (!!!) se sajdkárem. prodejem tohoto vozidla si Schadek vydělal na nákup staršího Moskviče jako rodinné vozidlo.



DELFIN Vozítko vyrobil Anatolij Kozin v roce 1972.



MAĎARSKO (MLR)

Jestli byla situace v SSSR trochu předvídatelná ohledně velké potřeby vozítek pro válečné invalidy po II. světové válce, tak v Maďarsku byla situace trochu podobná jako u nás (ČSR později ČSSR). To znamená, že se o stavbu vozítek pokoušely některé strojírenské firmy a samozřejmě i šikovní jednotlivci. Tak to zase vezmeme od těch firem.

ALBA REGIA Horváthův mikroautomobil Alba Regia - pojmenovaná podle označení Székesfehérvár ve starém Římě. Obě vozítka (i další v řadě Balaton) byla zkonstruována v roce 1955. vozy měly hliníkové karoserie, kola z letadla a motory Pannonia o objemu 250 ccm.

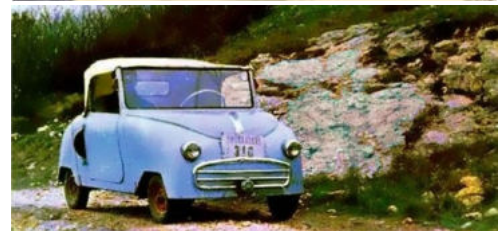


Výzkumný ústav automobilové dopravy prozkoumal vozítka a porovnal s dalším soukromě vyrobeným vozítkem Úttörő (viz dále), a etalony německých vozítek Messerschmittem a Goggomobilem. Při revoluci v roce 1956 byla vozítka poškozena a po revoluci jejich vývoj zastaven.

BALATON Zappelův Balaton byl pojmenován podle nejznámějšího maďarského jezera.



ÚTTÖRŐ (v překladu Pionýr) Toto mikroauto bylo vyrobené Jánošem Schadkem v roce 1954. Měl určité zkušenosti s opravami letadel. Vůz byl postaven ze šrotu a poháněn motorem Csespel o objemu 250 ccm. Maximální rychlost byla 80 km/h.



GITTA Toto vozítko postavil István Karika v roce 1958 a pojmenoval ho po své ženě. Těsně předtím, než István dokončil auto, Gitta otevřela plechovku fazolí. István pochopil, že prázdná plechovka může sloužit jako „čelovka“ (a já si myslel, že použil plynový pohon pozn. red.).

Vůz poháněl motocyklový motor Csepel o objemu 125 ccm.



PAJTÁS (v překladu Stodola). Toto tříkolové vozítko postavili Pál Fodor a Ferenc Ádám v roce 1959. Tříkolka byla vlastně kabina připojená k zadní části motocyklu Pannonia 250, váha vozidla 250 kg, rychlost 75-80 km/hod.



MITROCAR 250 Zkonstruoval a postavil József Vellák, který žil a pracoval v Nagykanizse v Maďarsku v letech 1949 až 1951. Použitý motor byl NSU. Se svou čtyřkolkou najezdil přes 30 000 kilometrů.



FETSTIVAL 300 Vyrobil v roce 1960 Kálmán Szabadi.

Tento dvoumístný miniautomobil s motorem Isetta o objemu 300 ccm byl inspirován americkými fintailovými retrobudoucími designy. Velikost však byla skromná: 315 cm na délku a 115 cm na výšku. Pravděpodobně byla postavena pouze dvě auta.



MIKROAUTO Imre Vogla bylo vyrobeno po roce 1953 Mikroauto bylo definováno jako zakryté vozítko pro dva dospělé a dvě děti.



NA OKRAJ

Další maďarská vozítka



 **Alma cabrio 903**



Alma, ami Noked termett

NA OKRAJ

Préko

Konstruktér Réfy Imre se věnoval stavbě užitečných vozítek. Tříkolka se vyráběla, čtyřkolka ne.



SURANYI Cipő (v překladu Bota)

V roce 1946 postavil maďarský motocyklový závodník a jezdec **Endre Surányi** své první mikroauto s motorem 50ccm.



Auto bylo málo výkonné a Surányi brzy vytvořil v roce 1947 další, větší model. Tento motorový dvousedadlový vůz Fichtel & Sachs o objemu 125 ccm měl délku 230 cm a vážil pouhých 86 kg. Motor byl umístěn přímo v zadní nápravě. Později Surányi navrhl další auto pro výrobu v malých sériích, ale ani to auto se nikdy nestalo realitou.



RUMUNSKO (RSR)

OSZKAR

Domácí Isetta 236 ccm od Oszkára Bekeho z roku 1957. **Oszkár Beke** postavil toto auto poté, co viděl Isettu. Beke se narodil v Maďarsku, ale žil v Tedeu v Rumunsku.



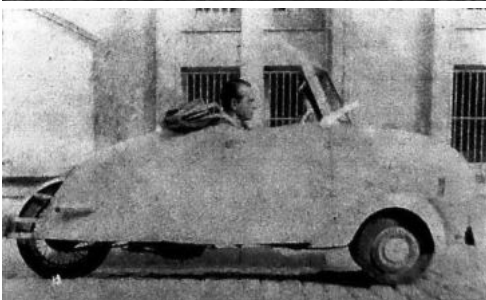
DOINA Toto mikroauto postavil **Justin Capra** z Magureni v 60. letech. Capra vymyslel první proudový letoun (neboli jet-pack) a létal s ním v roce 1950. Doina byla poháněna motocyklovým motorem Triumph o objemu 250 ccm, který vozu poskytoval maximální rychlost 50 km/h.



RODICA Neúspěšný pokus o výrobu automobilu pod jménem Rodica provedl v roce 1957 inženýr **Nicolae Lucaci** z Braso-va. Vozidlo bylo vyrobeno, ale najelo jen 15 000 km, a pak bylo zřejmě zničeno.



Gheorghe Gal Další pokus jednoho rumunského konstruktéra.



MALAXA 1C Vůz postavil v roce 1945 rumunský průmyslový magnát **Nicolae Malaxa**. Malaxa chtěl po válce postavit rumunský automobilový průmysl z ruin, aniž by věděl, že vše převezmou komunisté. Proto pověřil skupinu inženýrů vedených **Petrem Carpem**, aby postavili moderní a rychlé auto, které by mohlo pomoci motorizovat Rumunsko.

Petre Carp odvedl dobrou práci při konstrukci dvoudveřového šestimístného vozidla s 30koňovým, tříválcovým vzduchem chlazeným hvězdicovým motorem z letadla. Motor je umístěn vzadu. Chladicí vzduch je přiváděn dvojitou střechou a nasáván nad předním oknem.



O autě Malaxa bohužel není známo mnoho, kromě toho, že za dobrých podmínek dokázal vyvinout i 120 km / h, spotřeba byla cca 10 l/100km a že Nicolae Malaxa na něm cestoval do Sofie, kde se setkal s vyslanci Josifa Stalina. Představil jim svůj projekt a nabídl jej uvedení do výroby.

Připomeňme si však, že v roce 1945 Rusové právě začínali pracovat na Poběžďe a představa, že by je předběhl nějaký rumunský buržoazní magnát, byla zcela vyloučena. Ano, ano, samozřejmě, budeme to vyrábět - ujistili ho Rusové - celou produkční linku nám musíte předat. Malaxa nesouhlasil a na jeho továrnu zaútočili neznámí ozbrojení pachatelé, tzv výtržníci a ve skutečnosti agenti sovětských bezpečnostních služeb. Stroje připravené k výrobě byly odvezeny do SSSR, kde byly ztraceny. Malaxa uprchl do New Yorku.



P.S. Toto sice není lidové vozítko, ale spadá do poválečné éry a myslím, že je málo známé, tak jsem ho sem zařadil.

BULHARSKO (BLR)

JETMOBIL Konečně mikroauto bulharské výroby. Mechanik **Evstati Statev** z Varny postavil tuto tříkolku v roce 1969. Motor tohoto exotického vozidla je 200 cm jednoválec ze sovětského motocyklu Tula. V 60. letech Statev vyrobil několik podobných vozů se 3 nebo 4 koly, všechny se velice podobaly malým letadlům bez křídél.



Pozn.red. Doufám, že jste v článku objevili pro sebe nějaké nové informace, protože jsem ještě nikde neviděl podobný přehled vozítek a neuskutečněných projektů z období a ze zemí RVHP. Ještě na další straně je jeden zajímavý projekt z Maďarska, podobný rumunskému projektu Malaxa.

NA OKRAJ

Manželky...ach jo



Postesknite si manžel polohlasně: Proč mají doprdele ti největší blbci nejhezčí baby... "Ty lichotníku... ozve se z kuchyně"

Nejlepší způsob jak zjistit, jestli žena opravdu spí, je zeptat se:



"Už spíš ty tlustá svině?"

Tě je skandál! Pořídil jsem manželce kuchyň z finské břízy, obývací z kanadského javoru a v ložnici najdu chlapa z České Lípy!



"Lásko, nevádí ti, že jsem stará?"
Mě spíš vadí, že jsi moje stará..."

Tento muž je skutečný hrdina



prežil po tom, ako povedal svojej žene, že v poslednej dobe nejako príbrala

Pepa říká v hospodě : „Chlapi, ta moje stará se pořád dívá do okna. Když prší, když mrzne, nebo když sněží, zkrátka pořád „No a co bude dělat?“ Pepa na to: „Asi ji pustím domů!“



Ženy opět vystupují



Když jsme tady v rubrice „Střípky z historie RVHP“ prohlíželi výrobu automobilů, tak jsme chtěli nechtě museli vynechat Maďarsko tedy MLR (Maďarská lidová republika), protože tam se osobní automobily nevyroběly, Maďarsko vyrábělo v rámci RVHP motocykly, autobusy a nákladní vozy. A tak to teď trochu napravím. V Maďarsku navrhli takové malé auto, které je sice větší než lidové vozítko, ale mělo být lidovým automobilem, tak na úrovni Fiata Topolina, popř. VW Brouka.

Nadšenci a inženýři v Maďarsku, kterým Sovětský svaz odepřel právo vyrábět auta, podnikli několik důmyslných pokusů o výrobu vlastního mikroauta. Historik automobilů Pál Négyesi nám vypráví příběh těchto malých zázraků.

Maďarsko nebylo nikdy známé svým automobilovým průmyslem. Výroba osobních automobilů zde nikdy neuspěla kvůli velikosti trhu. Užitékové vozy měly mnohem větší štěstí, dokonce i v 10. a 20. letech 20. století. Od 60. do 80. let byly autobusy Ikarus a nákladní auta Csepel docela populární v rozvojovém světě a v celém Sovětském svazu a jeho spojencích.

Přesto se ve 40. a 50. letech objevily pokusy tento stav změnit.

Během války Weiss Manfréd Steel Works, jeden z největších průmyslových konglomerátů v Maďarsku a společnost, která vyráběla vše z munice (plus skútry a ve dvacátých letech i několik dvoutaktních cestovních vozů), vyvinula malé auto se záměrem vytvoření maďarského Volkswagenu.

Konečný výsledek byl dechberoucí: Za zlomek výrobních nákladů Fiatu Topolino bylo vytvořeno plně čtyřmístné auto.



Říkalo se mu **Pente** podle svého konstruktéra Jánoše Pentelényiho. Pentelényi byl vzdělaný inženýr a na základě podnětů převzatých z německých předválečných malých vozů navrhl vlastní maďarské lidové auto. Ředitelé Weiss Manfréd projekt schválili. Hlavními rysy Pente byla nízká hmotnost, jednoduchá konstrukce, spolehlivost a nízké výrobní náklady.



První Pente byl poháněn dvoudobým dvouválcovým motorem o objemu 500 ccm, který byl schopen vyvinout výkon 15 koní při 3600 otáčkách za minutu. Byl umístěn před zadní nápravou. Turboventilátor zabudovaný v setrvačniku nasával vzduch zepředu

přes tunel podvozku. Pentelényi odmítl vodní chlazení, aby vůz odlehčil a zjednodušil proces chlazení.

Podle dobových zpráv byla cílová hmotnost vozu 400 kg (880 lb). Jezdil na dvoumetrovém (6,5') rozvoru, měl délku tři metry (10') a výšku kolem 1,3 metru (51"). Pentelényi poukázal na to, že jeho auto je levnější než Fiat Topolino a jednodušší. Na výrobu: "Výrobní náklady na dvouválcový dvoutaktní motor byly asi o 50 procent nižší než u čtyřválcového čtyřdobého motoru Topolino. V květnu 1946 plány dostaly souhlas továrny a v prosinci se rozjelo první Pente 500. Všichni chválili schopnosti motoru a vůz bez problémů dosahoval maximální rychlosti 60 km/h (37 mph).



Pentelényi se rozhodl postavit větší verzi o objemu 600 ccm. Byl také úspěšně testován. Začaly se rýsovat podrobné plány na výrobu vozu ve větších sériích. Ale v roce 1947 došly maďarské zásoby ropy a v roce 1948 znamenalo nucené znárodnění všech maďarských podniků skutečný začátek komunismu.

Maďarská vláda odepřela továrně Weiss Manfréd povolení k výrobě Pente a v říjnu 1948 experimenty skončily. Dochovaný vůz Pente 600 je nyní vystaven v Dopravním muzeu v Budapešti.



LADA NIVA - DODATEK

Sice jsme měli Ladu Nivu v minulém čísle Občasníku, ale našel jsem zajímavé informace, takže tu s nimi tematicky doplním okénko do historie RVHP.

Podívejte se, jaké karoserie se nabízí popř. nabízely....jedná se o karoserie prodloužené popř. užitkové.



Nejpodivnější šestikolová Niva

Šestikolové pikapy se v poslední době staly skutečným trendem poté, co Mercedes-Benz vytvořil velkolepý G63 AMG 6x6. Poté se podobná SUV začala objevovat po celém světě.



A pokud ve většině případů přidání dalšího páru kol přidá +100 k brutalitě, pak se s tímto VAZ-2121 Niva asi něco pokazilo.

Více: Obvykle spolu s „extra“ párem kol dostane SUV nebo pickup prodloužený rozvor. Ale tvůrce této "Niva" se rozhodl, že to neudělá. Výsledkem byl vůz, který velikostí nepřekonal standardní Nivu, jejíž nápravy byly téměř rovnoměrně rozmístěny po celé délce podvozku.



Konstrukce: Na fotografiích je vidět, že jde o podomácku vyrobený svařovaný rám, sestavený ze čtvercových trubek.

Jsou k němu připevněny odpružení všech tří náprav, motor i upravená karoserie z Nivy, přeměněná na pickup. Ten mimochodem nemá zadní výklopné dveře a vnitřní obložení.

Otázky: Bohužel je k projektu spousta otázek. Nevíme, jaký je zde namontován motor a jakou převodovku (je velmi pravděpodobné, že pohon je pouze na přední kola).

Není také jasné, že s manipulací a průchodností. V každém případě je velmi pravděpodobné, že vůz byl vyroben čistě pro zábavu.



NA OKRAJ

Magistr 1600

Terénní auto "Magistr-1600" bylo postaveno na základě "Žiguli" v Kaluze v polovině 90. let.



Navenek auto vypadalo jako VAZ-2107, který vyrostl a zkrátil se na délku. A to je pochopitelné, protože si od „sedmičky“ vypůjčil světlomety, mřížku chladiče a kapotu.



Rozvor se zkrátil na 2300 mm (u sériových VAZů - 2424 mm), zatímco světlá výška se naopak zvýšila na 278 mm (VAZ-170 mm).

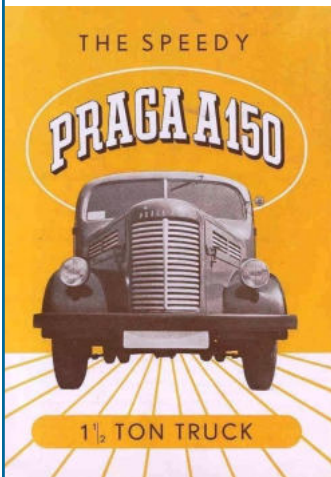


Pod kapotou je 1,6litrový motor z VAZ-2106, který je spárován s 5stupňovou manuální převodovkou. Rozměry vozidla 3570x1670x1790 mm. Zajímavé řešení: vpředu i vzadu jsou instalovány ochranné mřížky, které jsou zároveň nádrží na vodu! Jejich celková kapacita dosahuje 5 litrů.



NA OKRAJ

Prospekty atd.



ZAJÍMAVOSTI

ŠKODA - AERO - PRAGA

Nebojte se, nečeká vás politická přednáška o 40. a 50. letech minulého století, ale jen připomenutí toho, jaké prasečiny se děly vzhledem ke znárodnování a zcela nesmyslnému nařizování, co se kde a kdy má, vlastně spíš smí či musí vyrábět. Jen si vzpomeňte.....Jawa Minor versus Aero Minor, Tatra 805 vyráběné ve Škodovce v Mladé Boleslavi, slučování a rozdělování značek Jawa a ČZa tady mám takovou malou českou globalizaci, kdy jedno auto vystřídal celkem 3 značky!!! Nevěříte???

V občasníku byl už článek o Škodě 1203, byly tu ukázány více méně podobné dodávky naši dvanáctrojce z ostatních zemí RVHP, ale víte, jaká byla si první poválečná dodávka u nás??? Já už si ji pamatuji v provozu jen velice matně, asi tak někdy v mém dětství už končil její aktivní život, a myslím, že se jich moc nedochovalo. Tak se na ni pojďme podívat.

Škoda 150 byl lehký nákladní automobil vyráběný automobilkou ASAP Mladá Boleslav mezi lety 1939–1942. Po válce došlo k obnovení výroby v letech 1946–1951 jako **Aero 150** a později **Praga A 150**. Vůz byl produkován v řadě provedení, především jako valník, skříňový automobil, vojenská sanita, hasičský vůz a další. Celkem vzniklo přes 3600 vozidel.

Vůz Škoda 150 (typ 943) byl vyvinut jako lehký nákladní automobil s užitečnou hmotností 1,5 t. Hnací ústrojí pocházelo z osobního automobilu Škoda Favorit 2000 OHV. Karosérie byla unifikována se současně uvedeným lehčím typem Škoda 100. Základním provedením se stal valník, byla však nabízena i skříňová nástavba. Již v roce 1942 výroba Škody 150 předčasně skončila, a to z rozhodnutí německých okupačních úřadů.¹ Do té doby bylo postaveno pouze 182 vozidel ve třech sériích.

Po válce došlo k obnovení výroby, avšak ta byla ministerským rozhodnutím přesunuta do bývalé továrny Aero ve Vysočanech, tehdy součástí Leteckých závodů, n. p. Zde stavěné vozy nesly označení Aero 150. Tamní výroba však trvala jen krátce, mezi lety 1946–1947. Poté byla opět přesunuta, a to do bývalé továrny Praga v Letňanech, tehdy také součástí Leteckých závodů, n. p. Zde byly mírně upravené automobily Škoda/Aero 150 vyráběny pod jménem Praga A 150 do roku 1951. Na výrobě se podílela také Zbrojovka Brno a dále závod Vrchlabí, spadající pod AZNP, který dodal část kabin. Během let 1946–1951 bylo vyrobeno kolem 3470 vozidel v 17 sériích.

Po ukončení výroby vozu Praga A 150 nezůstala žádná odpovídající domácí náhrada. Potřeba lehkých nákladních automobilů byla nakonec řešena dovozem východoněmeckého vozu Robur, případně využíváním pro civilní provoz nevhodných terénních jedenapůltun Tatra 805. Novým domácím vozidlem této kategorie se stala až licenční Avia A15, jejíž výroba byla zahájena koncem 60. let.

Škodu 150 pohání řadový, vodou chlazený zážehový čtyřválec s rozvodem OHV. Lítinový blok motoru je opatřen vyměnitelnými vložkami válců. Také hlava motoru je z litiny. Kliková hřídel je uložena ve třech kluzných ložiskách. Chladicí soustava je

vybavena vodní pumpou a čtyřlístým ventilátorem, obsah vody v chladiči je 12 l. Mazání motoru je tlakové oběžné, se zásobou 5 l oleje. Palivovou směs připravuje spádový karburátor Solex 32 BIP. Palivová nádrž na 65 l benzínu je uložena pod sedadlem řidiče. Dopravu paliva zajišťuje mechanické membránové čerpadlo Solex Pe 1220B. Umístění motoru je vpředu, podélně před přední nápravou.

Zdvihový objem motoru je 2091 cm³ (vrtání válců 80 mm, zdvih 104 mm). Kompresní poměr 1:6,07. Motor dosahuje nejvyšší výkon 38 kW (52 k) při 3200 ot/min, trvalý výkon 33 kW (45 k) při 2600 ot/min. Měrná spotřeba paliva činí 232 g/k za hodinu. Elektrická soustava pracuje s napětím 12V (u prvních sérií 6 V). Vůz je vybaven dynamem Pal-Magneton o výkonu 130 W a 12V akumulátorem o kapacitě 45 Ah. Startér Pal-Magneton má výkon 1,8 k.

Za motorem je umístěna suchá jednolamelová spojka. Za ní pak navazuje čtyřstupňová nesynchronizovaná převodovka, s řadicí pákou na horním víku. Motor, spojka a převodovka jsou sešroubovány a tvoří montážní celek. Výkon se na zadní nápravu přenáší pomocí dvoudílného Kardanova hřídele.

Podvozek je tvořen rámem ze dvou lisovaných ocelových podélníků tvaru U. Ty jsou spojeny nýtovanými příčkami. Vzadu je hnací tuhá náprava odpružená podélními půleliptickými listovými péry, rozchod kol 1420 mm. Přední náprava se vyznačuje na tehdejší nákladní automobil neobvyklým řešením - nezávislým zavěšením kol na dvou příčných půleliptických listových párech, umístěných nad sebou (podobně jako u vozu Tatra 57). Péra jsou šrouby upevněna na blok spojky. Přední náprava je vybavena pákovými hydraulickými tlumiči. Řízení předních kol pracuje pomocí šroubu a matice. Rozchod předních kol činí 1500 mm, rozvor náprav pak 2900 mm. Vůz je opatřen hydraulickými bubnovými brzdami na všech kolech. Kola jsou osmnáctipalcová, s lisovanými ocelovými disky rozměru 5"×18" a pneumatikami rozměru 6,00-18, na zadní nápravě v dvojmontáži.



Škoda 150 / Aero 150 / Praga A 150

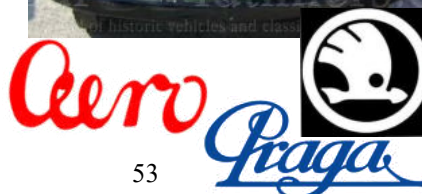
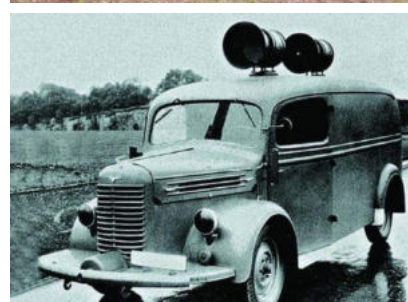


valník Praga A150, licence Škoda 150

Výrobce	ASAP Letecké závody, n. p.
Roky produkce	1939–1942 (Škoda) 1946–1947 (Aero) 1947–1951 (Praga)
Vyrobeno	3 652 kusů
Místa výroby	Mladá Boleslav , Vysočany , Letňany
Technické údaje	
Rozvor	2900 mm
Pohotovostní hmotnost	1800 kg
Užitečná hmotnost	1500 kg
Maximální rychlost	80 km/h
Spotřeba	15–16 l/100 km
Motor	
Motor	řadový, vodou chlazený
Objem	2,09 l
Počet válců	4
Výkon	38 kW (52 k)
Převodovky	
Převodovka	4stupňová nesynchron.

Údaje platí pro valník Praga A 150.

Rozvor:	2900 mm
Rozchod kol vpředu/vzadu:	1500/1420 mm
Světlá výška pod nápravami:	230 mm
Délka:	5355 mm
Šířka:	2000 mm
Výška:	2060 mm
Délka ložné plochy:	2800 mm
Hmotnost podvozku:	1350 kg
Pohotovostní hmotnost:	1790 kg
Užitečná hmotnost:	1500 kg + 3 osoby
Hmotnost přívěsu:	750 kg
Celková hmotnost:	3500 kg
Největší rychlost plně zatíženého vozu s přívěsem o celkové hmotnosti 750 kg:	60 km/h
Největší rychlost plně zatíženého vozu bez přívěsu:	80 km/h
Spotřeba zatíženého vozu s přívěsem:	20 l/100 km
Spotřeba zatíženého vozu bez přívěsu:	15–16 l/100 km



NA OKRAJ

PUCH P800 (1936)



Vyrobena 550 kusů, dochováno cca 90 kusů

Čezeta??? NE!!!...jen ZETA.

V jednom z předcházejících čísel Občasníku jsem vám představil krásné sportovní vozítko ZETA, které mělo také docela zajímavou historii. Ovšem první prototypy Zety nebyly takové sportovní, ale byla to jen skromná vozítka pro každodenní požití (viz obrázky dole). Pro připomenutí uvádím fotografii vozítka Zeta ještě ve sportovnějším provedení s přídatnými světloty a dobový prospekt



THE LATEST Zeta BY LIGHTBURN

PROVEN to be Australia's most reliable, economical and versatile light car!

The latest Zeta has been completely restyled. It has up to the minute, eye-pleasing body lines yet retains all of the proven, ingenious design features that combat the pramon motor to vehicles such as versatile reputation for outstanding performance, reliability and versatility.

This new model incorporates many improvements, including simpler, more positive gear changes; more flexible rear suspension for smoother riding; engine and gearbox refinements which give greater output, power and faster acceleration.

These improvements — combined with tried-proven features such as front wheel drive, four wheel independent suspension, heavy duty chassis, air cooling system, four speed gearbox and powerful, full-time hydraulic brakes — make Zeta a new, low-priced leader amongst small cars.

A NEW CONCEPT OF ECONOMICAL AND VERSATILE TRANSPORTATION.

The exhilarating ALL NEW **Zeta SPORTS** BY LIGHTBURN

Aerodynamic Streamline body designed by Michaelis of Italy.

VERSATILE!

Zeta BY LIGHTBURN

A LOW-COST RUNABOUT DESIGNED FOR BUSINESS AND PLEASURE

Zeta combines versatility with extreme simplicity of design and rugged engineering, to bring you a new concept of economical personal or business transport. The compact engine-gearbox-differential unit drives through the front wheels to give you and Zeta a straight through flat floor and the largest USABLE interior space of any comparable small vehicle! As a family motor Zeta seats two adults and two or three children in firm cushioned comfort.

Wide doors swing through 180° and all seats can be removed in seconds to allow easy loading and stowage of bulky packages. On fishing or surfing trips, two or four adults can sleep on Zeta's flat floor in ease comfort! Extremely simple controls and handling performance makes Zeta a delight to drive in heavy city traffic or on the open road — prove it yourself with a test drive now!

COMPARE ZETA'S FEATURES

- Impact resistant, roll-over-proof Streamline body
- All-round independent suspension
- Powerful Cooling Hydraulic Brakes
- Michaelis Gear
- Flashing Turn Indicators
- Adjustable suspension and steering
- Inter-Door
- Economical, almost maintenance-free, four-cylinder engine with "Electrically" reverse.

ZETA SUCCESSFULLY COMPLETES 1000 MILE NON STOP PROOFING RUN IN 22 HRS. 75 MINS!

In February 1964, a standard Zeta covered 1000 miles non-stop, between Newcastle, N.S.W. and Adelaide, S.A. It completed the run at an average speed of 46.4 m.p.h., returned 41.8 m.p.g. (200.60 m.p.g. under normal conditions), had absolutely no mechanical breakdowns! This is proof positive of Zeta's rugged engineering and outstanding reliability!

A NEW CONCEPT OF VERSATILE AND ECONOMICAL TRANSPORT

A vracím se ještě k jednomu staršímu článku, který se týkal zajímavého a hlavně výjimečného amerického veterána **Chevroletu Corvair**, což byl asi jediný velkosériový americký vůz s motorem vzadu.

V Občasníku jste mohli vidět jeho karosářské varianty a také srovnání s naší Tatrou T 603. Tuningáři vymýšlejí různé úpravy automobilů...snižují, rozšiřují, ladí motory, montují široká kola, koptiky ozvučují tisíce waty a hudbou duc, duc, ducale už jste viděli ze čtyřkolového automobilu vyrobit tříkolku se zachování tvaru vozidla??? ne? Tak se podívejte.



Ducatti Chimera byl zajímavý motocykl. Pokud by byl vyráběn Povážské Bystrici, bolo by to napísané asi takto: L´ahký oskútrovaný motocykel, jak to bylo uvedené u pionýrů. Čili motocykl, který sice nechrání svou kapotáží proti nešvarům počasí, ale výrazně stěžuje přístup ke motoru a všemu ostatnímu. Ale na pohled určitě hezký stroj. No a někoho napadlo, si z tohoto motocyklu postavit tříkolkua taky hezkou :-).



Tento podivný tříkolový stroj sestrojil v roce 1958 pan Bessières, prodejce Vespa v Bordeaux, aby naučil své děti řídit. Také zajímavá tříkolka na bázi skútru Vespa.



Francouzská firma **PORNIER** není asi příliš známá. A nám se dostala do Občasníku, protože taky vyráběla zajímavé cyclecary a v pozdější době motocyklové tříkolky s různým objemem motoru. Motory byly kupovány od různých firem.

Dneska tady máme typ **MONOTO** - dvoumístnou tříkolku, která byla vybavena motorem Ydral o objemu 125 cm³ (se čtyřrychlostní převodovkou), který byl umístěn až na zádi vozidla. Zase zajímavá tříkolka a z hlediska umístění motoru dost nezvyklá.

"MONOTO" La Voiturette utilitaire
2 places en tandem — 3 lit. aux 100 km.

Pas de permis de conduire

É^{TS} POIRIER, 61, Chemin des Roches
FONDETTES (Indre-et-Loire)

ManxNorton.com

VOITURETTE MONOTO « XW 5 » sans pare-brise

CARACTÉRISTIQUES

Cylindre en profilé en alliage d'aluminium. — Marche avant rétrocession. — Bas moteur Ydral. 4 vitesses. 125 cm³, puissance réelle à 4.800 tours, 3 CV. — Refroidissement par ventilation. Transmission par chaîne, système à Cardan. — Allumage et éclairage par volant magnétique. — Levage par levier placé à droite du siège. Levier de vitesse à gauche. — Suspension par ressort à lames à l'avant. — Frein à tambour sur le 3^e essieu. Jantes de rayon en acier. Châssis en aluminium à 3 tubes. — Réservoir de 3 litres. Capacité totale 3 litres 12 à 4 litres, genre amovible. Essai facile en ville.

Longueur : 2 m. 25. Largeur : 0 m. 78. Poids : 135 kg. Pare-brise en option.

Il est possible d'équiper cette voiturette d'un démarreur électrique. La batterie qui l'alimente est rechargeable pendant la marche. — Elle donne l'éclairage à l'arrêt.

ManxNorton.com

VOITURETTE « MONOTO » à deux places en tandem

Nos voiturettes sont livrées avec compteur, éclairage, rétroviseur, avertisseur. Elles sont prêtes à prendre la route.

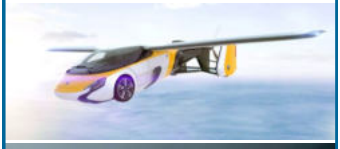
ManxNorton.com



NA OKRAJ

Aeromobil

Tak si létající auto asi nekoupíme, slovenská firma zkrachovala, nesehnala další investory.



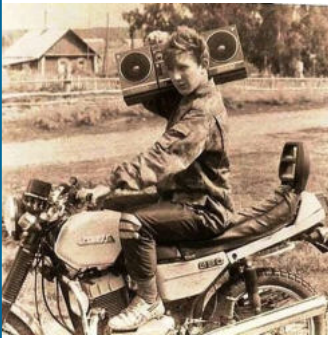
Co je Aeromobil? Slovenský projekt létajícího auta odstartoval již v roce 2010 a postupným vývojem dospěl do své čtvrté evoluce, která v roce 2020 úspěšně prošla letovými zkouškami a byla připravená k prodeji. Šlo o technicky velmi zajímavý hybrid, protože na silnici se o pohon staral 109koňový elektromotor zásobovaný energií generovanou 305koňovým přeplňovaným spalovacím čtyřválcem, který za letu přímo roztáčel tlačnou vrtuli. Výrobce sliboval dolet až 750 km a dojezd až 700 kilometrů (s průměrnou spotřebou 4,2 l/100 km), maximální rychlost ve vzduchu měla být až 360 km/h, na silnici pak 160 km/h.



NA OKRAJ

Všechno se mění

*To byly dříve časy, na ran-
de se jezdilo bez helmy a s
kazetákem....*



kvalitní houkačka bývala umístěná vzadu,

*hřeben a šrajtofle musely
být v zadní kapse.....*



TEĎ UŽ VÍŠ, PROČ TVŮJ DĚDA
NOSIL SEBOU HŘEBEN V
ZADNÍ KAPSE?

...i svatby byly trochu jiné.



A nyní můžete políbit
nevěstu. Nebyl jsem na
svatbě dlouhou dobu, a
někdo, kdy tato nová tradice
začala?



"A podívejme, Einstein a zase pozdě!
Alberte, pro tebe je ten pojem času
zřejmě naprosto relativní!"

Někdo jednou prohlásil, že **všechno na světě je relativní**. Začal s tím asi školák Albert Einstein, jak vidíte na snímku vlevo, kde je se svoji třídní učitelkou. Je pravda, že pak tu teorii relativity ještě trochu rozšířil a dal jí nějaký řád, ale my se s ní setkáváme v každodenním životě, aniž si to uvědomujeme.

Představte si, že prohlásíte o nějakém autě, že táhlo za sebou obrovský náklad. Jak je takový náklad velký? To je relativní. Co je velký náklad pro Isettu, může být pro kamion třeba jen součástí výbavy :-).



Doba je zlá, pohonné hmoty si stále drží svou cenově špičkovou úroveň, exhalční normy EU7 a Green Deal drtí klasický automobilismus, a tak pokud nebude chtít hned přejít na elektromobil, je tu ještě druhá cesta, a to jsou malé úsporné automobily. Tady jsou už některé příklady malých vozů, a jak vidíte, tak se problematika týká i armády.



Na spodních snímcích pak vidíte, jak se k tomu postavili západoněmečtí soudruzi. Oprášili dva neznámější automobily z produkce NSR i NDR, brouka VW zkrátili a ořezali zpředu i zezadu o zbytečné převisy, aby ušetřili váhu. U vozu Trabant šli ještě dál, když navrhli zcela ekologický pohon, dokonce vzniklé emise z provozu (metan) je možno stlačovat a dále používat třeba pro vytápění rodinných domů.



Traktory tu často nemíváme, ale pokud se jedná o historický stroj nebo je něčím zajímavý, tak není důvod se na něj aspoň nepodívat. Tady jsou dva zajímavé traktory po přestavbě. První snímek ukazuje traktor neznámé značky zřejmě předělaný na pojízdný stánek.

Vpravo je traktor Zetor se zvětšenou kabinou a místem pro spaní určený pro dlouhé trasy, popř. pro situaci, že se traktorista na poli tak najeje, že není schopen jízdy ani po polní cestě.



Jak hustíte kola u své **ČEZETY**???. Když se podíváte do technického popisu a jízdního návodu jak u typu 501 tak i 502, najdete tam předepsaný tlak vpředu **1,1 atp**, vzadu **1,4** (s jednou osobou) a **1,7 atp** (s dvěma osobami). Přiznám se bez mučení, že když sednu na skútra, jsem tak váhově někde mezi jednou a dvěma osobami :-). Ovšem ta přední pneu 1,1 ...tak to je bačkúrka. To si skoro ani neumím představit. Nevím, možná to bylo kvůli dlážděným silnicím, které tehdy převažovaly, a měkčí pneumatiky lépe tlumily nárazy. Já tedy nevím, jak vy, ale já hustím minimálně vpředu **1,8-2,0 atp**, vzadu pak **2,0-2,2 atp**.

Nedávno byla na Aukru k prodeji zajímavá knížička, kterou jsem však nevydražil, protože jsem nebyl ochoten za ni vyházovat víc peněz. Ale stáhl jsem si její fotky, a tak vidíte, že se jedná o příručku n.p. Benzina.



HUSTÍTE SPRÁVNĚ!
40 procent řidičů nedělá všechno a jezdí na podstatně jiných pneumatikách!

Společek kvalitní pneumatiky - technické údaje

Pneumatiky motoristické a osobní

rozměr pláště	huštění atp.	rozměr pláště	huštění atp.
motokáry		motocykly	
2,25 - 19	1,9	2,50 - 16	1,9
2,25 - 20	2,25	3,00 - 16	1,9
2,25 - 22,5	2,25	3,25 - 16	1,9
2,25 - 23	2,25	3,50 - 16	1,9
2,25 - 23,5	2,0	4,00 - 18	1,9
skútry		2,50 - 19	1,9
3,25 - 12	2,25	2,75 - 19	1,9
3,50 - 12	2,25	3,00 - 19	1,9
3,50 - 14	2,25	3,25 - 19	1,9
		3,50 - 19	1,9
		4,00 - 19	1,9

Jedná se vlastně o seznam benzinových stanic v ČSSR a jsou tam uvedeny i některé další informace, týkající se benzinových čerpadel. V tabulce o správném huštění pneumatik najdete informace k čs. skútrům (ČZ, Manet, Tatran), kde je pro pneu rozměru **3,25x12"**, **3,50x12"** a **3,00x14"** doporučeno hustit tlakem **2,25 atp**.

Zajímavé je i to, že pro všechny motocyklové pneumatiky rozměrů **16—19"** je doporučeno hustit na **1,9 atp**. Tak na kolik budete hustit???

Mám pro vás Takovou záladnou otázka. jestlipak poznáte, čím se liší tyto dvě skoro stejné fotografie řidiček???. Ta vlevo, si zcela správně kontroluje správné zapnutí bezpečnostního pasu,..... ta vpravo kontroluje stav a stupeň opotřebení svých výrobních prostředků!!!!



A mám pro vás další dvě zákeřné otázky. Ti naši válkou posedlí vrcholní činitelé by nás nejráději nahnali všechny do války. A víte vůbec, jak si liší ženské a mužské vojenské jednotky???. Tedy pohlavím, pokud je to dnes ještě možné (většinou do mužské jednotky patří jedinci s pytlíkem.....a naopak), a jak vidíte, tak obě jednotky mají rozdílně tajně ukryté střílivo na svém těle.



Druhá otázka je už motoristickáco myslíte, vedle toho skúťíka se jedná se o:
A) velký postranní vozík nebo
B) samostatné minivozítka ???
Odpověď:
B je správně :-)



NA OKRAJ

Tak chutná Amerika



Voják NORAD sledoval neidentifikovanou čínskou sondu tři hodiny, než si uvědomil, že je to ptačí h-o-v-n-o na okně jeho auta.



NA OKRAJ

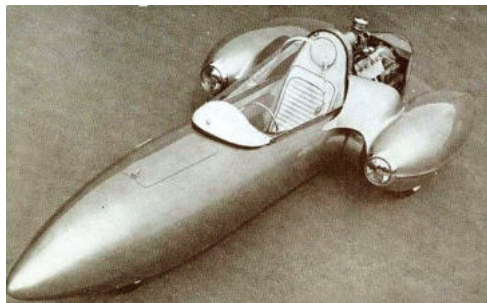
Druzeta + PAV



Nevím, jestli tato kombinace vozidel je zcela legislativně v pořádku (myslím si, že ne), ale je to moc hezké a hezky udělané, takže asi legislativa přimhouří oči :-).

JETMOBIL A VON DUTCH ROCKET CAR

Každá tříkolka je tak trochu auto a trochu motorka, jednou více, jednou méně, jednou je víc motorka zepředu, jednou zezadu (podle toho, kde má to liché kolo, ale vzhledem k tomu, že tříkolky jsou i rikši, které mají za základ skútr, tak do našeho časopisu tyto zajímavé konstrukce patří.



Jetmobil zkonstruoval Richard Harp. Otevřený jednomístný vůz byl svařen ze tří leteckých palivových nádrží. Vůz měl vpředu pouze jedno kolo a hnací náprava byla instalována vzadu. Jeho vzhled byl tedy neobvyklý, ale velmi elegantní a velmi futuristický. Jako pohon prototypu sloužil letecký motor, který ze zdvihového objemu 2229 cm³ dosahoval výkonu 60 koní (44 kW) při 3500 min⁻¹.



Se vznikem tohoto projektu se váže ještě jedna velice zajímavá historie. Jetmobil byl vystaven poprvé na výstavě ve Washingtonu, ale došlo k požáru a vozidlo bylo hodně poškozeno. Harpovi se podařilo vozidlo zrekonstruovat a na druhý pokus už použil klasický motor Ford a vystavil ho na výstavě v New Yorku v ten samý rok.



Harp svůj speciál nabízel k prodeji v roce 1955 za 4500 \$ a pak se po něm „země slehla“.

Von Dutch Rocket Car z roku 1961 byla trochu jiná tříkolka vyrobená z přídatné palivové nádrže F86 Sabre Jet, jejím konstruktérem byl Kenny Howard.

Vozidlo bylo vyrobeno pravděpodobně ve slavném motocyklovém obchodě Bud Ekins Triumph v Los Angeles pro použití ve filmu, který nebyl nikdy dokončen.

Díky tandemovým sedadlům pro dva a kompletní sadě (neprovozních) měřidel letadla, hrubému odpružení Rocket Car a nevyřešené elektrice můžeme být vděční, že tento prototyp nebyl poháněn skutečným raketovým motorem - ale jen plochým motorem Harley Davidson - a že se sním jezdilo jen velmi zřídka.



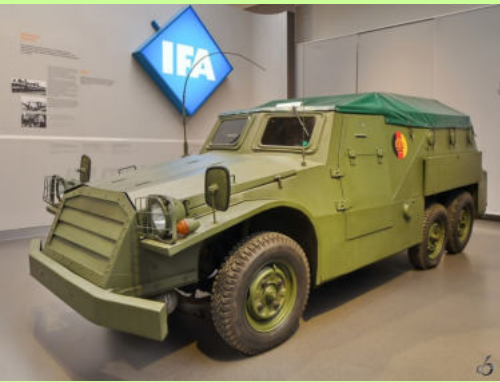
Na prvním obrázku je trochu netradiční **Jawa Californian**, která je tak trochu upravená ve stylu enduro motocyklů „Six Days“. Myslím, že to nevypadá úplně špatně.



Na druhém obrázku je taky úprava, ale téměř umělecká, i když jen na hlavě motoru. Nevím, jestli už někoho z vás napadlo si tuto část motocyklu zdobit, ale na dlouhé zimní večery je to dobrý nápad :-).



Asi jste slyšeli (a samozřejmě pilní čtenáři v Občasníku i viděli) **vojenský výcvikový vůz** z bývalé NDR, který byl postaven s pohonným agregátem Trabantu. Tady ho vidíte znovu na obrázku vlevo a vedle něj zřejmě vzor, podle kterého byl postaven.



Pokud vlastníte pick-upa nebo podobný užitkový automobil a zdá se vám, že tam je málo úložných prostorů, doporučuje se využít možnost **šuplíkového systému** na korbě. Systém je nenápadný, nepřekáží, je snadno přístupný a uzamykatelný.



Víte jaký je rozdíl mezi klokánem a nákladákem Dodge??? Asi ne, ale prozradím vám to. Klokani nosí mláďata v kapse, Dodgka si je vozí na korbě :-).



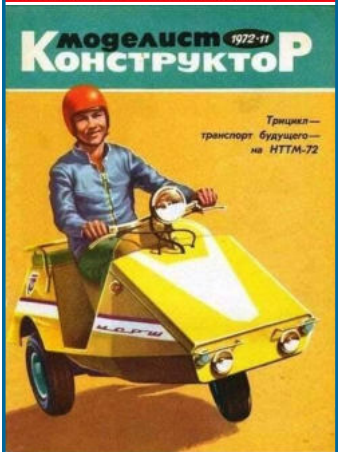
No na mě nečum, ty jsi chtěla červené auto!

59

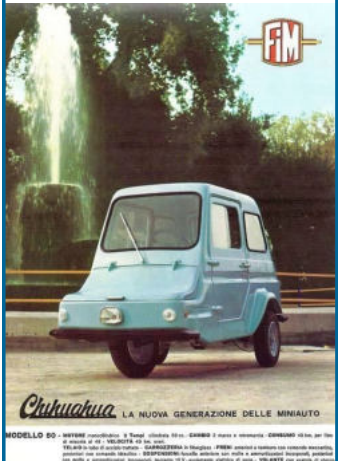
„Je tohle ten chodec, který vám kopl do auta?“

NA OKRAJ

Zajímavé skútroreklamy



...a vozítko Čivava :-)



NA OKRAJ

Pomoc UK



ROZTOČME KOLA UKRAJINSKÉHO PRŮMYSLU



Cením si Zelenského, i já jsem zažil situace na hraně, třeba když mě nachtýlala má čtvrtá žena s mou pátou ženou.



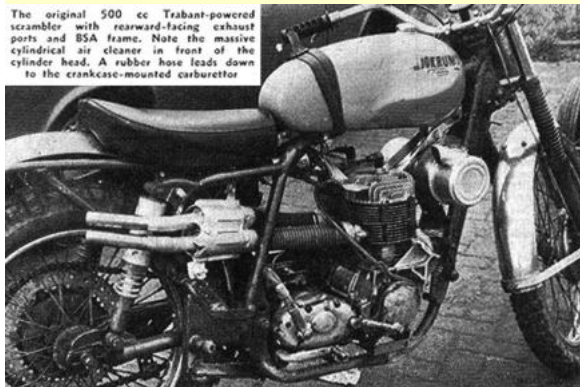
... tož aj my Valaši zme sa rozhodli pomocť dobrej vjeci .. posíláme na front do boja tohten Valašský tank - MIR SLAMA T 2025 .. 😊 .. Sláma U kravina...!!



Myslím, že všichni lidé jsou proti válce. Ale zjistil jsem s údivem, že mnoho lidí válku schvaluje... Hlavně lidé, kteří do ní jít nemusí.
Erich Maria Remarque

Vzpomínka na techniku NDR. Motor Trabantu v motocyklu jsme tu už měli, zde je v rámu BSA.

Na druhém snímku je zajímavý prototyp dvoudobého motoru 563 cm³ s výkonem 28 k při 7000 ot./min. (výrobce ZTZ, Simson, DKW ??? :-)



The original 500 cc Trabant-powered scrambler with rearward-facing exhaust ports and BSA frame. Note the massive cylindrical air cleaner in front of the cylinder head. A rubber hose leads down to the crankcase-mounted carburettor



Rád zde zveřejňuji informace o vozítkách, které kdysi po válce postupně nahrazovaly skútry a zajišťovaly motorizaci zchudlých evropských států po válce. Ne každé se povedlo a seriově vyrábělo.

Dornier Delta 197 ccm 1955

Dornier Delta byla postavena leteckou továrnou Dornier GmbH v Mnichově, Německo. Byly vyrobeny pouze tři prototypy. Vůz poháněl motor o objemu 197 ccm ILO ve střední části vozítka. Bylo tam místo pro čtyři dospělé, sedící zády k sobě na dvou řadách sedadel. Nebyly tam žádné boční dveře, ale jedny vpředu a jedny v zadní části vozu. Oboje tyto dveře byly zavěšeny nahoře na střeše vozu.



Vyznáte se v předpovědi počasí? Pokud ne, tak se můžete poučit!!!

Co znamená „ojediněle“ nebo „místy“

- :: Beze zmínky – jev se nečeká, nebo max. na 4 % území
- :: Ojediněle – jev zasáhne 5 % až 29 % území, tedy méně než třetinu
- :: Místy – jev se vyskytne na 30 % až 69 % území, tedy zhruba na polovině
- :: Na většině území – jev se očekává na více než 50 % území, tedy na více než polovině
- :: Bez specifikace – pokud meteorolog řekne „bude sněžit“ bez upřesnění četnosti, znamená to, že se jev se očekává na více než 70 % území, tedy skoro všude
- :: Jasno – obloha je zcela bez mraků
- :: Skoro jasno – 1 až 2 osminy mraků, většina oblohy bez oblačnosti
- :: Polojasno – 3 až 4 osminy mraků, zakryta je polovina oblohy
- :: Oblačno – 5 až 6 osmin mraků, většina oblohy je zakryta
- :: Skoro zataženo – 6 až 7 osmin mraků, obloha je téměř zakryta
- :: Zataženo – 8 osmin mraků, obloha není přes mraky vůbec vidět



Jak je vidět, ne všude ve světě platí stejná pravidla pro převoz miminek na motorkách



Ano, je to opravdu k pláči (viz smajlík), protože ten chalan, co neumí psát háčky a čárky, tak té slečně pěkně kecal, protože **pindoura** nemá 21, ale jen 20!!! A myslíte, že ty dotazy na pindoury jsou od té slečny, která pindoura prohání za vesnicí a asi ne moc úspěšně, protože už má slušně prodřeně kalhoty???



NA OKRAJ

Fejsbúk atd.

ČÍM MLADŠÍ UŽIVATEL FACEBOOKU, TÍM HŮR SE MU ŽILO ZA SOCIALISMU.



facebook



Litujeme, ale pravda porušuje zásady naší komunity

Jak poznáš, že je to pravda?

Když to FB zablokuje, Twitter smaže, Google skryje, YT zakáže, média vycenzurují a vláda dementuje.

Tak jsem se těšila, že až zestárnu, tak se budu starat o zahrádku a o vnučátka...
A bum, pitomci vymyslí facebook ..

RANDE NASLEPO

ON: Přijedu bílým kabrioletem
ONA: Budu v bílé sukynce



Krásný kousek z vozítkové historie - Messeschmitt KR 200

PROTOŽE NEMÁM PC, TAK SE SNAŽÍM ZÍSKAT PŘÁTELE OBDOBNÝM ZPŮSOBEM JAKO NA FACEBOOKU!

- KAŽDÝ DEN CHODÍM VEN A VYPRAVÍM KOLEMJDoucím, CO JSEM JEDL, JAK SE CÍTÍM, CO JSEM DĚLAL PŘEDCHOZÍ NOC A CO BUDU DĚLAT ZÍTRA VEČER.....
- PAK JIM ROZDÁVÁM FOTKY MÉ RODINY, MÉHO PSA A MOJE FOTKY, JAK PRACUJI NA ZAHRADĚ A TRÁVÍM ČAS V BAZÉNU.....
- TAKÉ POSLUCHÁM JEJICH ROZHOVORY A ŘÍKÁM JIM, ŽE JE MILUJU!

A FUNGUJE TO... UŽ MÁM TŘI PŘÁTELE:

- DVA POLICISTY A
- PSYCHIATRA!



ZDRAVOTNÍ TEST PRO MUŽE



Jděte se vyčurat ven do trávy

Pokud se shromáždí mravenci: **Cukrovka**
 Pokud močíte na nohy: **Prostata**
 Pokud to voní jako gril: **Cholesterol**
 Pokud vás při potěšení bolí zápěstí: **Artritida**
 Pokud neúmyslně dosáhnete erekce: **Parkinson**
 Pokud se vrátíte s penisem venku: **Alzheimer**

Je tady zajímavé doporučení pro muže... jistě samovyšetření, které si může každý muž udělat při močení v přírodě. Myslím, že návod je celkem jasný a výsledky jsou exaktní. Ovšem nikde jsem nenašel informace, jestli p o d o b n é vyšetření je možné i u žen. Nevíte někdo, jestli to funguje i u žen???



NA OKRAJ

PaNaPr

Tato tajemná zkratka označuje velice důležitou hygienickou potřebu a je zkratkou slov: „Papír na pr... ..odlouženou část zad“

... panapr u jawaře



... panapr u mechanika



...panapr u sklerotika



...panapr u svobodné ženy



Logika trávícího traktu...

**Chceš-li mít hovno, musíš se nejdříve pořádně najíst.
Aby ses mohl najíst, musíš si nejdříve koupit jídlo.
Aby sis mohl koupit jídlo, musíš si nejdříve vydělat peníze.
Aby sis mohl vydělat peníze, musíš chodit do práce.
CO S TOHO PLYNE?
Budeš-li pracovat, budeš mít hovno.**

PÁSY A KOLA U TRAKTORŮ.....A TUNING

Věrní čtenáři Občasníku si jistě pamatují, že jsme tu už měli pásové motocykly, pásový traktor DT-54, v minulém Občasníku i Nivu s pásy, a časem budou myslím následovat i další zajímavé automobily, kde byla kola nahrazena pásy. Ale jde to i obráceně??? Tedy pásy nahradit koly? Podívejte se na zajímavé obrázky traktorů.

V prvním případě se jedná o naše traktory Zetor, které jako původně klasické typy byly pro těžší práci vybaveny kovovými pásy, a pak byly tyto pásové traktory předělány na velká kola stejné velikosti. Ovšem pásový traktor DT-54, který z Občasníku znáte (a někteří si ho ještě pamatujeme na polích) byl vyvinutý jako pásáka taky se dočkal kol!!! Ale když v SSSR mohla skončit na kolech obrovská lokomotiva, tak proč ne pásák??? :-)



.....a ještě ten „dětík“ DT-54



Víte, jaký je poslední hit tuningářů??? Upravené traktory!!! Takový traktor na hliníkových nízkoprofilových traktorových pneumatikách, tak to je paráda! :-)



Také jsme tu už měli nějaké ozbrojené motocykly, Saharu a další motocykly se zabudovaným kulometem. Ale v Itálii během II. světové války vyrobila firma Moto Guzzi rikšu s pevně zabudovaným kanónem. Nevím, jestli tento stroj někdy zasáhl do bojů, ale myslím, že mírové využití rikši je o dost lepší.



A CO DODÁVKY?...ZAČNEME BARKASEM

Věrní čtenáři Občasníku si jistě pamatují, že jsme tu už měli dodávky a mikrobusey z produkce RVHP, ale třeba taky dodávku od firmy Alfa Romeo a určitě tu už byly i nějaké informace o kultovních dodávkách a mikrobusech VW Transporter a Ford Transit. Samozřejmě v tom budeme pokračovat, protože právě ty dvě posledně jmenované dodávky a mikrobusey se stávají hitem v oblasti veteránů a „jedničkový trandžák“ se vyvažuje zlatem.

Když jsem psal článek a různých karosériích Lady Nivy, napadlo mě sem ještě přidat podobné srovnání karoserií dodávky Barkas. Dal jsem tomu pracovní název:

Jak z mikrobuseu vznikl kamion.

Byl jednou jeden modrý mikrobuse Barkas a lidem se zdálo, že má malou ložnou plochu. Tak ubrali nějaké sedačky a přidali korbu. Pak se jim zdálo, že těch sedaček ubrali málo, tak jich ubrali víc, aby měli korbu ještě většíještě že tam nechali aspoň místo pro řidiče.



Ale těm lidem to bylo pořád málo, tak za auto přidali přívěs, ale to taky nebylo ono, protože se s autem špatně couvalo a korba auta byla odzadu špatně přístupná, tak tu ložnou plochu prodloužili ale zjistili, že už to ani ta zadní náprava neunese, a tak přidali druhou.



Jenomže se do toho vložili soudruzi novátoři a zjistili, že už ani dvojitá zadní náprava nevyhovuje jejich požadavkům a nárokům a udělali z chudáka Barkase kamion a jeho dvoudobý litrový motůrek nechali trápit s tímto nepřiměřeně velkým návěsem:-)



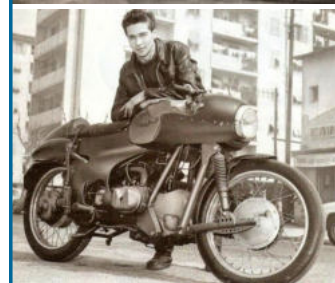
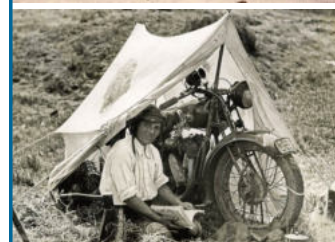
Ještě by tu byly nějaké zajímavosti jako bonus. To bude asi zajímat naše kolegy—ajzňpoňáky. Podívejte se, co se stane, když si bývalý mašínfira koupí dodávku. Buď ji předělá na kolejové vozidlo a nebo si jí aspoň upraví do vzhledu lokomotivy :-). No chápete to???



O trochu výše jsem si tak trochu dělal legraci z Barkasů. Ale nemyslel jsem to nijak zle, já si naopak myslím, že Barkasy byly na svou dobu velice dobré dodávky a mikrobusey. A podívejme se na srovnání se starým trandžákem VW. Barkas s motorem vpředu a předním náhonem vlastně předeběhl dobu a měl stejnou koncepci jako mají všechny dnešní moderní dodávky věhlasných značek.

NA OKRAJ

Trochu nostalgie



NA OKRAJ

Těžký život motocyklů



Potřebujete převážet syké materiály motocyklem a máte řidičák jen na mopeda??? Žádný problém. Nabízím dvě možnosti lišící se cenou pořízení i přepravním výkonem. Jedná-li se jen o jednorázovou akci, doporučuji využít možnosti připojit za mopeda přívěs.

Pokud byste ovšem takový náklad vozili častěji, doporučuji investovat do mopeda—říkši se sklápěčkou. Je to výrazně pohodlnější a uvezete dvojnásobně větší náklad.

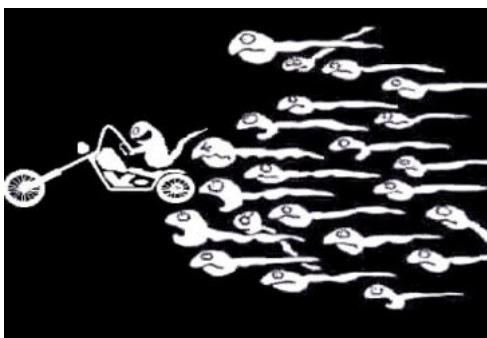


Když už jsem u těch nákladních vozíků apod., tak se podívejte, jak to řeší v Americe nadprůměrní a nadrozměrní řidiči motorek, když si s sebou chtějí vozit jídlo, aby náhodou na své 10 mil dlouhé cestě neumřeli hladem. Existují speciální nástavby na sajdkary popř. vozíky na přepravu jídla, pokud jste opravdu nenasytní, můžete s sebou vozit oboje.



Podařilo se mi sehnat spermioqram jednoho motorkáře. Samozřejmě, nemohu vzhledem k zachování lékařského tajemství sdělit jméno, ale vidíte, jak takový spermioqram u správného motorkáře má vypadat, aby i jeho potomci zdědili stejnou vášň pro motocykly.

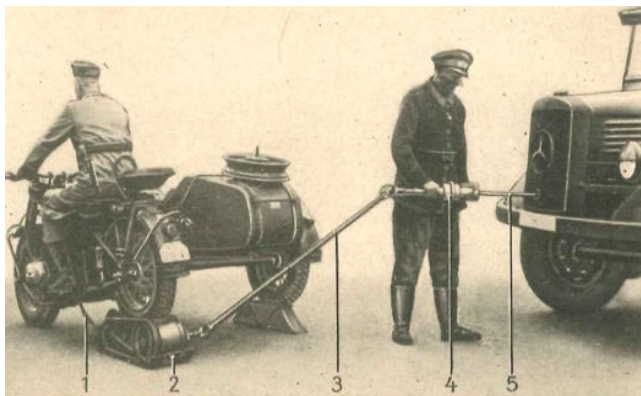
Skvělý výkon motorkáře, který už těžko bude překonán. Ne, že by se dnes na motocyklech neskákalo a třeba i dál a výš, ale na podobný motocykl by si dnešní motorkář-kaskadér pro takový skok asi nesedl a i tu parní lokomotivu by už současný „kaskadér“ hledal těžko. Škoda.



...podepsala se :-)

Značka: Nebezpečí, vpředu se vlní „Curves“

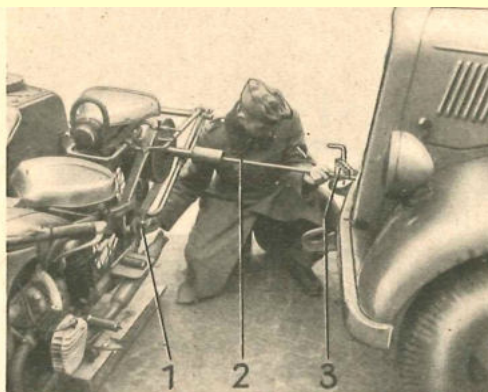




Kradkurbelwellenanlasser

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| 1 Kette | 4 Freilaufschkupplung |
| 2 Getriebe (mit 2 Reibrollen) | 5 Einsteckwelle |
| 3 Gelenkwelle | |

Jak vidíte, **problémy se startováním motocyklu** existovaly i dříve. Jak si s tím poradili motoristé v dobách, kdy nestačilo natáhnout startovací kabely, jako když vám nespustí auto??? No prostě se vzal speciální kloubový startovací mechanismus, kterým se zadní kolo motocyklu roztáčelo od motoru nákladního vozu.



Anlaßgerät „Orgasser“ am s. Krad

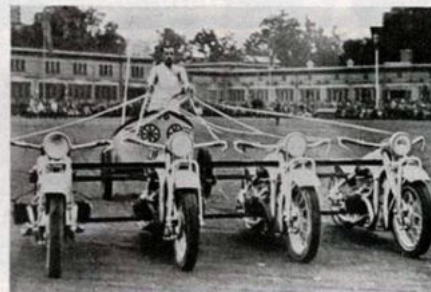
- 1 Hinterrad des Krades
- 2 Kuppelwelle
- 3 Mitnehmerschuh

Před nějakým časem jste mohli v Občasníku vidět obrázky ze závodu **motocyklových spřežení**. Jednalo se o dvoukolové vozíky, do kterých byly zapřaženy dva motocykly. Nedávno jsem ovšem zjistil, že existují i čtyřspřeženíto je prostě paráda.



Chariot of 1938 Ben Hur Drawn by Four Motorcycles

For the Ben Hur of the motor age, no four-horse team would do. Instead, the charioteer—stunting in a sports festival sponsored by a Potsdam regiment in Germany—rides on a rubber-tired chariot drawn by four motorcycles. “Reins” in the driver’s hands lead to the handlebars of all four “bikes,” which are harnessed together by three horizontal bars. The harness recalls certain farm tractors which are controlled by reins.



Charioteer in German sports festival drives four motorcycles with reins

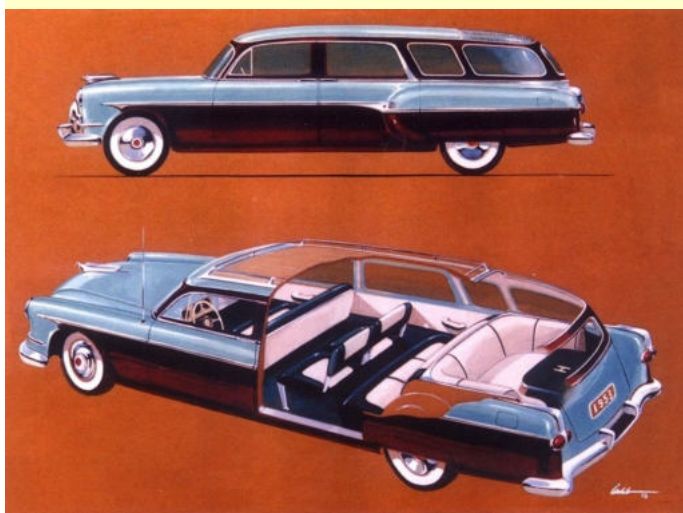
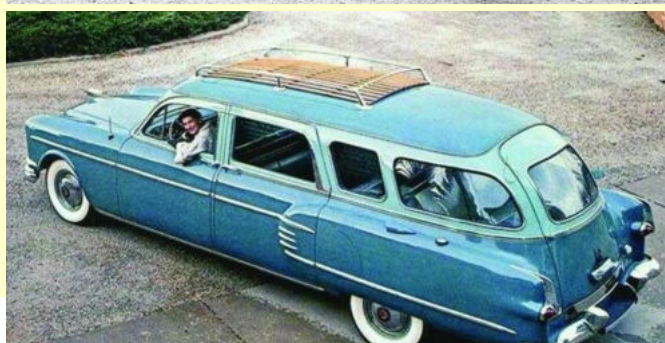
P.S. Když jsem objevil ta spřežení se dvěma motocykly a dal jsem je sem do Občasníku, nebyl jsem si jistý, jak moc je to skutečnost a jak moc jen fantazie. Spojit dva motocykly, aby zatačely stejně a přibližně stejně zrychlovaly, to asi není takový problém. Ale ovládat tyto motocykly ve stoje z vozíku pomocí „oprátí“, to už je tak trochu „vyšší dívčí“. Ovšem vše se vysvětlilo, když jsem objevil na internetu video z těchto závodů skutečně to existovalo a fungovalo. Myslím, že se jedná o jednu z nejkurióznějších motocyklových závodů.

SUPER STATION WAGON od firmy HENNEY (1954)

Dnes jme zvyklí na převážně pětimístné vozy, ale samozřejmě existují různé SUV a MPV, které mají vzadu dvě nouzové sedačky a jsou tedy 7-místné. Ale to je jen takový „čajíček“ proti kombíku, který v roce 1954 vyrobila americká firma Henney na podvozku Packardu. Tato firma byl známá jako výrobce sanitek a pohřebních vozů, a tak měla zkušenosti s výrobou prodloužených karosérií.

Nejdná se však o žádnou násilně prodlouženou karosérii s dalším párem dveří apod., jak to známe z různých přestaveb. Tady se prostě jedná k krásné 12-místné kombi, s řadami sedaček ve schématu 3+2+3+4. Poslední řada byla vlastně obyčková lavice ve tvaru „U“, otočená zády ke směru jízdy, kam se usadily pohodlně 4 osoby.

Vůz byl vybaven motorem V8 s objemem 5,4 l s výkonem 167 koní a byla k němu připojena převodovka Ultramatic. Myslím, že je to pořádný kus auta :-)



NA OKRAJ

Významné osoby ČR

ČESKÁ ŽENO, VOLÁME TĚ



Muž na sídlišti v Praze venčil krávu

Netradiční oznámení vyšli v minulých dnech strážníci v Praze. Lidé jim oznámili, že po ulici jde muž s krávou.



Znám každou krávu v okolí, ale vás jsem tu ještě neviděl!



Vidím světu velkou, jehož sláva hvězd se bude dotýkat. Jo, a taky porazí Putina.



Wanderer W24, obrostlý náhradními díly z různých sovětských aut

Karosérie je symbiózou "Moskviče" a "Volhy"

V Moskevské oblasti ve vesnici Tsyplino je neobvyklé automobilové muzeum. Toto místo je plné automobilové historie a není to ledajaké muzeum. Zde můžete najít zahraniční auta, ale se sovětskou minulostí.



Muzeum obsahuje asi 200 exponátů a většina z nich je v původním, nerestauraovaném stavu. Někdy se setkají opravdu zvědaví Frankensteinové, jako je tento Russified Wanderer W24.



Vzhled: Německé předválečné auto život velmi obil, takže W24 v něm skoro nepoznáte. Některé prvky jsou ale stále zachovány. V první řadě je to kapota a přední blatníky - ty jsou originál.

Dále začíná úplný amatérský výkon s použitím prvků z Moskviče (střední část karosérie) a GAZ-21 Volga (zadní blatníky a zadní světla). Přídavná zadní světla jsou z autobusu Škoda a nárazníky (přední je v kabině) jsou ze ZIS-110.



Zajímavé je, že zadní část karosérie odpovídá původnímu Wandereru, tj. skloněná kapota s rezervním kolem. Předpokládáme, že i tento díl je originál z německého vozu.

K technice: Zástupci muzea říkají, že podvozek auta je také od Wandereru. Čtyřválcový motor o objemu 1,8 litru s výkonem 42 koní ale pravděpodobně nepřežil.

Co bude dál: Auto bylo zakoupeno jako dárek náhradních dílů pro jiného Wanderera. Jeho vzhled se ale ukázal být natolik výrazný, že pravděpodobně zůstane zachován.

Připomeňme: Wanderer W24 byl automobil střední třídy, jehož výroba Auto Union začala v roce 1937. W24 byl založen na rámovém podvozku. Vzadu byla výkyvná náprava, kopírovaná z kompaktních modelů vyráběných dceřinou společností DKW.

Kvůli zintenzivnění války byla do roku 1940 ukončena výroba W24. Celkem bylo vyrobeno asi 23 000 exemplářů modelu.



Děvčata, nevíte kam v létě s nohama???...no přece mezi nohy!!!



OKÉNKO PRO MUŽE

Jsou dny, kdy ani správný muž neví, kde začít.. 🍷🍖



Tak vzniklo slovo.... je mi to jedno

V minulém Občasníku scházel v příloze kalendář firmy Milata z roku 2018 (omylem uvedeno 2019). Tak tady je, abyste to měli kompletní

ČESKOSLOVENSKÉ MOTOCYKLY
se sportovním nádechem
1950 - 1999

2018 MILATA.CZ
EKOLOGICKÁ LIKVIDACE AUTOVRÁKŮ

LEZEN: JAWA 100 OHV, dubová ležetá úprava (1959)

BRZEEN: ČZ 901 Sport motor (171 - jednoválec 100 (1960))

DUBEN: JAWA 100 (100 OHV) (1960) (1961)

KVĚTEN: JAWA 100 (100 OHV) (1961)

CERVEN: JAWA 100 (100 OHV) (1961)

CERVENEC: ČZ 175 (175 OHV) (1961)

LIPEN: JAWA 100 (100 OHV) (1961)

PROSINEC: JAWA 100 (100 OHV) (1961)

Autovrakoviště - Dobrá 203 (u F-M)
Provoz: náhradních dílů a příslušenství
T: +420 538 642 172, M: +420 607 703 311

NA OKRAJ

President - je voják!!!



Čo bolo, to bolo.



Terazky som prezidentom.



Koukám, že na Hradě sundali trenýrky a zůstala tam Guma!!

Tyto obrázky jsem objevil na netu a nazval jsem je „Zátíší s ČZ“. Až se budete nudit, můžete taky nějaké zátíší nafotit a poslat!!!



Častokrát se v životě pokoušíme najít "zelenější travu" - co se týká peněz, ambicí, lásky.....atd. A najednou se ocitneme v situaci, z které není úniku...



a tehdy je dobré si zapamatovat, že ne každý, kdo se objeví, Ti přišel na pomoc.....

NA OKRAJ

Sirky a zápalky

20 LET ÚSPĚCHŮ ČSSR



r. 1963 motorová sířikačka



100 LET POŽÁRNÍ OCHRANY

20 LET ÚSPĚCHŮ ČSSR



NEJHUSTŠÍ AUTOBUSOVÁ SÍŤ NA SVĚTĚ

první motorová sířikačka



100 LET POŽÁRNÍ OCHRANY



1909 - 60 LET - 1969



Sala Lipník - ČSN 49 4705

PLÁN AKCÍ ČSSČ

PLÁN AKCÍ 2023

České sekce Skútrklubu



m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	✓
	21.1.	Návštěva muzea Tatra 111	Dobříč	✓
2	18.2.	Zimní setkání (členská akce ČSSČ)	Jablonec nad Nisou	✓
3	4.3.	Burza ND	Chotusice	✓
	18. - 19.3.	13. návštěva muzea motocyklů	Křivoklát, Roztoky	✓
4	22.4.	Burza ND	Lysá nad Labem	✓
	29.4.	27. Sraz historických vozidel	Chomutov	✓
5	20.5..	44. jarní vyjížďka	Český ráj	✓
	26. - 28.5.	71. Skútr a motosraz	Litomyšl	✓
6	3.6.	Burza ND	Chotusice	✓
	3.6.	8. návštěva památníku J.F.Kocha	Mčely (+ další oslavy výročí v obci)	✓
	10.6.	Setkání majitelů Jawa	Ledce u Hradce Králové	✓
	8. - 11.6.	Mezinárodní skútrsraz Skútrklubu Čezeta Spišská Nová Ves Slovensko		✓
7	23. - 25.6.	72. Skútr a motosraz	Česká Kanada	
	14. - 16.7.	73. Skútr a motosraz	Šumava - Prášíly	
8	29.7.	Burza ND	Chotusice	
	28. - 30.7	74. Skútr a motosraz	Ryžovna (Boží Dar)	
9	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	bude upřesněno	
	1.- 3.9.	75. Skútr a motosraz	25. Zruč nad Sázavou	
10	2.9.	Burza ND	Chotusice	
	9.9.	1. Setkání historických vozidel	Spořice u Chomutova	
11	15.- 17.9.	76. Skútr a motosraz	Lhenice ???	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
12	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	klubová akce ČSSČ	
	4.11.	Burza ND	Chotusice	
1	11.11.	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
	podle dohody	Podzimní setkání	bude upřesněno	
1	9. (16.) 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
	2024			
1	01.01.2024	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

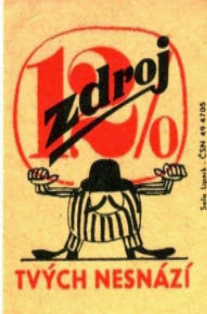
Část sezóny máme za sebou, když to za ten poslední čtvrtrok zhodnotím, tak trochu rozpačitý sraz v Chomutově, parádní jarní vyjížďka s dobrou účastí, bezvadný sraz v Litomyšli, povedené oslavy v obci Mčely včetně oslav výročí pana J. F. Kocha a nakonec rozporuplný Mezinárodní skútrsraz na Slovensku.

No a máme před sebou ještě 5 našich klubových srazů, včetně významného jubilejního 75. srazu ČSSČ a zároveň 25. srazu ve Zručí nad Sázavou.

Kromě toho máme v plánu i účast na nové akci, a to ve Spořicích u Chomutova. Doufám, že kolegové z jihočeské sekce chystají nějakou vyjížďku při srazu ve Lhenicích, určitě zkusíme konečně navštívit restauraci Čezeta v Domě kultury ve Strakoncích. Jo, v Kraselově na Strakonicku je otevřeno nové muzeum psacích strojů i s expozicí motocyklů ČZ. Zajedeme tam???

Jinak samozřejmě možnost letních vyjížďek je stále otevřená, asi na rychlé zavolání, když někdo něco vymyslí.

NA OKRAJ



ZÁVĚR

Všechno jsem už napsal a na ten závěr mi tu nic nezbyvá. Tak zase musím trochu zaimprovizovat, abych tu nemusel nechat prázdnou stránku.

Doufám, že vás aspoň trochu zaujal článek o vozítkách z produkce bývalé RVHP, o kterých se toho moc neví a nejsou příliš známá. V příštím čísle Občasníku se v rámci těchto rarit a zajímavostí podíváme na opačnou stranu automobilového portfolia, čili k těm větším autům, ale čím budou výjimečná, na to si zase počkejte čtvrt roku. Takže příště zase nezapomeňte číst:



Ještě bych se mohl zmínit o příloze, která následuje za touto závěrečnou kapitolou. Myslím, že byste ji neměli vynechat. Je tam zajímavý článek od kolegy Petra Petříčka o celkem pohnuté historii jeho čtyřkolevého veterána **Ford Eifel**. Pak se tam můžete trochu přiučit ohledně pohlavípokud se v nich dnes těžko orientujete :-). A na úplný konec dva převzaté zajímavé články o **Čezotách**.

Cena benzínu nám od loňska trochu klesla, i když zase žádná velká lambáda to není a uměl bych si představit cenu ještě nižší. Dokonce je avizováno opět jeho zdražování. Nafta je na tom trochu líp, ale řekl bych, že počet motocyklů s diesel motory nebude u nás v Česku příliš závatný a zřejmě i elektromotocyklů tu už jezdí víc. A tak z důvodů úspor doporučuji benzinem šetřit, aspoň snížením vaší maximální rychlosti. K tomu vám tu opakova-



né předkládám speciální tachometr, který jasně ukazuje vliv rychlosti na býtí či nebytí. Je sice pravda, že nemocnice jsou průběžně vybavovány speciálními lůžky pro motoráře, ale není nutno je využívat.



Tak si užijte léto a letní motorkaření plnými doušky s koly stále dole a na silnici, abyste se mohli tvářit stejně spokojeně, jako ta slečna na skútru.



Samozřejmě by bylo fajn, kdyby i počasí nám přálo a ne jako teď, přes den třicítka, na víkend deštivá předpověď.

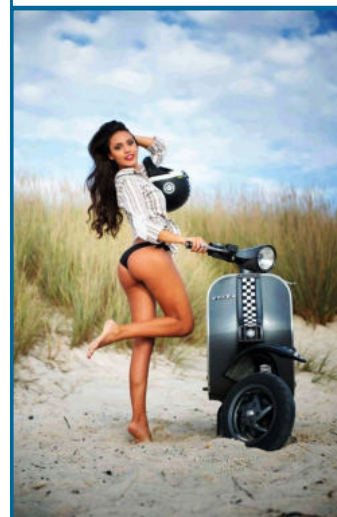
Doufám, že se nás na letních srazech bude co nejlíc potkávat a že si tu letošní motorkářskou sezónu pořádně promotorkáříme. A jinak samozřejmě fotte, pošlejte fotky z akcí, pištea taky už zase přemýšlejte, kam vyjedeme příští rok čas letí!!!!

Pozn. na závěr
....ta podivná modrá orámovaná Praga V3S (str. 34) už není záhada. Cestou na Slovensko jsme jich viděli u jedné firmy stát několik.



NA OKRAJ

...a trochu léta



N
A
O
K
R
A
J

PŘÍLOHY

Tuto kapitolu tentokrát začínám trochu netradičně—vlastně dopisem čtenáře, takže článek by měl patřit do kapitoly „Čtenáři nám píš“ ale je natolik obsáhlý, že jsem ho zařadil do přílohy. Napsal mi bývalý kolega, kamarád a veteránista **Petr Petříček**, se kterým jste se už na stránkách tohoto časopisu mohli několikrát setkat a kterého někteří z vás určitě ještě pamatují, když s námi jezdil na srazy se svým Uralem 750 se sajdkárem. Dnes se ovšem opět bude věnovat svému Fordu Eifel.

Ford Eifel 1937 ...aneb život jednoho auta

Motto: Lidé se mění, ale auta, která máme rádi, zůstávají.

Nebývá často zvykem, aby první automobil v rodinách vydržel bez mála 75 let a byl pojízdny do dnešních dní. Jedno takové auto vlastním a chtěl bych Vám popsat jeho pohnutou historii.

Bylo krátce po válce a otec toužil po nějakém vozidle, které by uvezlo pětičlennou rodinu na výlety a

případně zvládlo utáhnout přívěs s nářadím potřebným pro servis traktorů Svoboda. Touto činností se otec po právě skončené válce chtěl živit. Na hřišti místního gymnázia byla shromažďována takzvaná trofejní vozidla zabavená Německé armádě. Volba padla na DKW „prý v super stavu a levná. Po oznámení této novinky svému otci, který léta pracoval v Laurince na motorech ať automobilových či leteckých přišla sprcha: „Přivez domů dvoutakt a vyrazím Tě z baráku.“ Došlo tedy k vynucené změně. Volba padla na Ford Eifel r.v. 1937. Že to byl vykradený vrak vadilo dědovi méně než dvoutakt. „To dáš do kupy coby dup.“ Naštěstí to bylo domů s kopce a tak Eifel sjel po ráfcích bez pneumatik samospádem. Musel to být téměř absolutní rámus, neboť dodnes je onen kopec vydlážděn kostkami z poctivé žuly. Tak začala oprava nabouraného vraku a shánění chybějících dílů. Z otcových zápisků vím, že na autě bylo nutno opravit téměř vše. Motor vylágrovaný, převodovka měla zničená kola hlavně na „1“ a „2“, prasklý rám, maska a chladič promačklý do motorového prostoru.... Přihlásil se i úřední šiml a auto bylo nutno docenit, zaplatit poplatek Fondu národní obnovy a protože šlo o zahraniční výrobek, muselo být i doplaceno clo. Než otec vyjel, musela být po roce 1948 zaplacená ještě tzv. přepychová daň. Není proto divu, že auto začalo jezdit až s třetí registrační značkou někdy po roce 1950. To nevím přesně neboť jsem nebyl ještě ani v plánu. Rokem 1948 padla i vize o opravách traktorů Svoboda jako způsobu obživy.



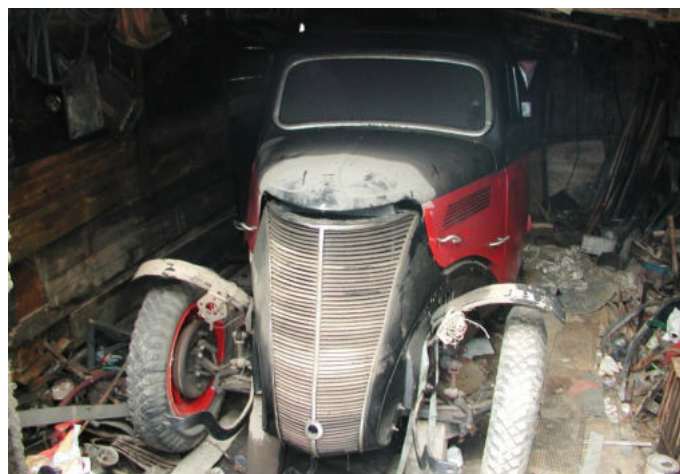
Začala éra výletů a cestování mých starších sourozenců s matkou a otcem po pamětihodnostech republiky. Auto sice nemělo nárazníky, svítil jen jeden reflektor, každá pneumatika byla jiná, ale s našetřeným benzínem se dalo objet o prázdninách i republiku. I já si vzpomínám na jednu takovou okružní jízdu republikou. Ta byla asi poslední větší co vím. V roce 1969 byla koupěna ŠKODA 1000 MB a Ford byl odlo-

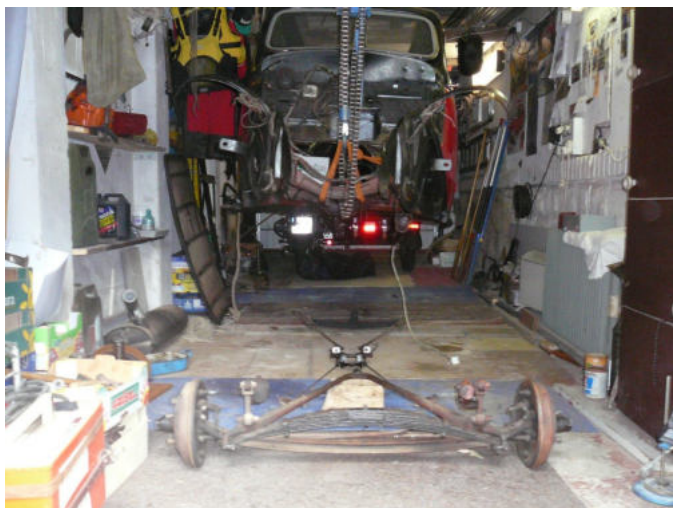
žen do kůlny s opět vylágrovaným motorem. Auto mi bylo líto a tak jsem škemral na otci opravu a zprovoznění. Nějak byla spousta jiných důležitých prací kolem domu, zahrady a vůbec. Nakonec zbyl start oprav na mně. Pod záminkou studia praxí (přijali mně na místní SPŠ) jsem auto vysvobodil z kůlny, a začal s opravami. Jak jsem správně předpokládal, otec nevydržel a pomoc byla vydatná. Těch facek bylo taky nepočítatelně, ale jsem za ně rád (možná jich mohlo být i víc). Když jsem v roce 1977 konečně mohl řídit auto, vyrazil jsem už na veteránské akce v okolí s pojízdny Fordem Eifel.

Věk a koroze se zastavit nedá a tak bylo nutné roku 1990 udělat větší karosářské a tím pádem i lakýrnické opravy. Nechtělo se mi tehdy, neznaje ještě historické souvislosti, vrátet na auto nevzhlednou šedozeleňou barvu (cca RAL 7002) a zvolil jsem líbivou černo-červenou kombinaci a schéma podle fotografie (černobílé) ve Světě motorů. Začal jsem chápat svého otce a nemaje času na nic natož na veterána odstavil jsem ho do stejné kůlny jako on před lety.



10. 3. 2000 přišla náhlá povodeň a auto skončilo pod hladinou špinavé vody a bláta. Po opadnutí vody jsem v nastalém šoku alespoň vypustil veškerou vodu a nahradil ji směsí nafty a oleje. Už zase vrak jsem se zmatečně pokoušel prodat a auto odhlásil z registru vozidel. Díky svým synům a zbytku rodiny se mi loni podařilo auto znovu zprovoznit. Co to obnášelo je na román.





Forda jsem otestoval a získal zelené veteránské RZ. V srpnu byl obdivovanou hvězdou na svatbě mladšího syna. Tajně doufám, že i on bude auto opatrovat pro další generace.Psáno roku 2015



Motor

Čtyřdobý vodou chlazený řadový čtyřválec

Rozvod: SV

Vrtání: 63.5mm

Zdvih: 92.5mm

Objem: 1157ccm (daňový) 1171ccm (skutečný)

Výkony: 34 PS (25 KW) / 4250ot. / min. , 71 Nm při 2300 ot. / min.

Spojka suchá jednodamelová.

Převodovka

Třístupňová mechanická přímé řazení

1 přímé ozubení 3.071 : 1

2 šikmé ozubení 1.765 : 1

3 šikmé ozubení 1.000 : 1

zpětný chod 4,05 : 1

Další data

Maximální rychlost : 100 km / h

Spotřeba : 8.5 l / 100 km

Celková hmotnost : 1150 kg

Celkem vyrobeno od 05. 1935 do 1940 **61 495** vozů všech provedení (1937 vyrobeno celkem **18 431** vozů)

Cena v roce 1937 **2 500,- RM**

Výrobní číslo 85 496 bylo vyrobeno v březnu 1937

Karoserie limuzína. Výlisky dodávala firma AMBI-BUDD PRESSWERK BERLIN JOHANINISHAL stejně jako pro BMW, ADLER, HANOMAG a NSU.

Krátká historie

1. majitel neznámý, v r. 1939 vozidlo zkonfiskováno armádou

2. majitel Německá armáda

3. majitel od května do září 1945 13. autorota ČSLA Mladá Boleslav - havarováno

4. majitel rodina Petříčkova

P.S. Rok výroby 1937 - na kapotě „schwalbe ohne kopf“ (vlaštovka bez hlavy) bronzová chromovaná. Od r. v. 1938 vlaštovka s hlavou, zinková s integrovaným otvíráním kapoty. V roce 1939 přibily chromované lišty na masce. Karosářských verzí bylo mnoho stejně jako karosáren. Já mám limuzínu od Ambi - Budd z Berlin Johanisthal (největší počet), kabriolimuzína - Drauz z Heilbronn byla druhá tuctovka. Sportáky dělaly další karosárny jako třeba: Karmann, Glaasser, Stoever, Hebmüller, Hornig, Ihle a i Petera (Vrchlabí). Tuctovky se montovaly výhradně v Kolíně nad Rýnem. Ostatní mimo. Všichni ale museli použít masku, kapotu, přední blatníky, rám a agregáty. Zadní blatníky, rám čelního skla a nárazníky byly volitelné.

Já vím, motorka ani skútr to není.

Přeju pěkný a klidný víkend. Petr

POHLAVÍ (SEZNAM NOVODOBÝCH POHLAVÍ)



Ty doby, kdy bylo jasné, kdo je kluk a kdo je holka, jsou dávno pryč. Dnešní doba si vyžaduje zcela jiný přístup k těmto otázkám, protože díky „demokratickému“, přiblíženému politickým, novinářům a různým dalším individuím jsme zjistili, že druhů a variant pohlaví existuje o hodně víc. Mohlo by se stát, že se v tom nevyznáte, a tomu chci předejít, abyste v tom neměli zmatek, tak tu máme takový základní přehled. Bohužel, už si nevystačíte s rozdělením mužů a žen na osoby s pytlíkem a bez pytlíku :-)

Vzpomínám si na jeden starý český vtip, kdy se říkalo, že Fibingerová a Kratochvílová nepojedou na olympiádu, protože se popraly.Kratochvílová nechtěla půjčit Fibingerové holicí strojek a ta jí za to kopla do kouli!!! Jenomže časem jsme mohli vidět, že po ukončení kariéry se z obou našich vrcholových sportovkyň staly pohledné ženy jednak ten vtip už dneska není ani k smíchu a jednak se podívejte, jaké příšery v dnešní době sportují v ženských kategoriích :-). Je to hnus, velebnostijak by řekla Keliška.

**Za komunistov
bol nedostatok
všetkého.
Například aj
pohlavia boli len
dve...**

**Homosexualita
je výmysl dnešní
marnivé doby.
Odkakživa byl
přece Adam a
Eva a ne Adam a
Eda 😊**



**Zpráva pro obecní úřad:
Můj pes se
transgenderově cítí být
kočkou, proto ruším
poplatky za psa.**

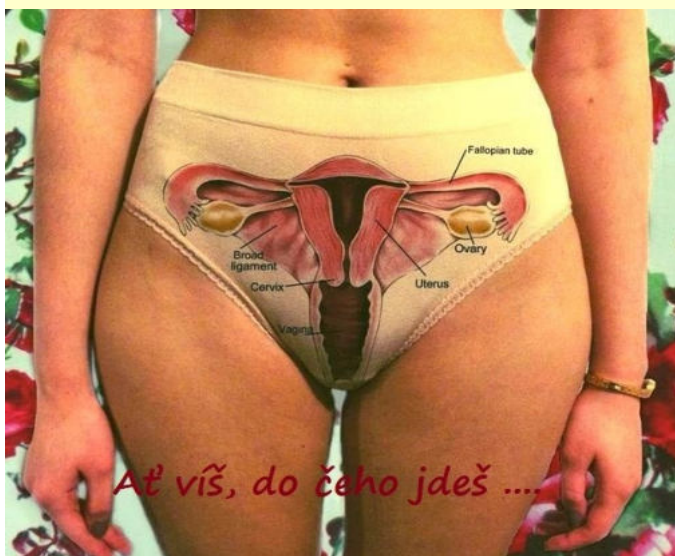
- Agender** – osoba, která se neztotožňuje s žádným pohlavím, je tedy zcela bez pohlaví.
- Androgyn** – tyto osoby změnu pohlaví nepodstoupily, ovšem od narození je doprovází nejrůznější výrazné prvky opačného pohlaví.
- Abimegender** – nekonečné pohlaví, které může být kombinováno s jiným.
- Adamas gender** – osoby odmítající kategorizaci.
- Aerogender** – pohlaví, které se mění podle okolí.
- Aesthetigender** – druh pohlaví odvozeného z estetického hlediska.
- Affectugender** – osoby mění své pohlaví na základě svých nálad a výkyvů.
- Agenderflux** – kombinace pohlaví bez identity s občasným příkloněním se k jiným genderovým identitám.
- Alexigender** – osoba s proměnlivou genderovou identitou, kterou nemůže specifikovat.
- Aliusgender** – toto pohlaví se vymyká sociálním genderovým typům, není ani mužské, ani ženské.
- Amaregender** – genderová identita se mění vlivem osoby, ke které máme citový vztah.
- Ambigender** – pocit dvou pohlaví současně.
- Ambonec** – Osoba se identifikuje jako muž i žena, a přesto není ani jeden.
- Amicagender** – Tuto genderovou identitu ovlivňují přátelé dané osoby, je velmi proměnlivá.
- Anesigender** – Osoba má blízko k určitému typu pohlaví, přestože se lépe ztotožňuje s jiným pohlavím.
- Angenitální** – I když má osoba identifikované pohlaví, jejím přáním je být bez jakýchkoliv primárních sexuálních charakteristických znaků.
- Anogender** – Toto pohlaví se postupně vytrácí, ale vždy se ke stejnému pocitu vrací.
- Anongender** – Genderová identita je osobě dána, ovšem nejraději by daná osoba byla bez jakéhokoliv určení.
- Antegender** – Jedná se o tzv. proteánské pohlaví, kterým může být cokoliv, protože nemá tvar ani hybnost.
- Anxiegender** – Toto pohlaví ovlivňuje úzkost.
- Apagender** – Osoba je vůči svému pohlaví apatická.
- Apconsugender** – Pohlaví, o kterém víte, co není, ale nevíte, co je, bez určitých charakteristických rysů – ty osoba před světem skrývá.
- Astergender** – Osoba s pohlavím působící jasně a nebesky.
- Astrální pohlaví** – Genderová identita související s vesmírem.
- Autigender** – Genderová identita související s autismem.
- Autogender** – Genderová zkušenost, která je pro danou osobu velmi hluboká.
- Axigender** – Toto pohlaví se nachází mezi dvěma extrémními agender a jakýmkoliv jiným typem pohlaví. Na jednom konci je jedno pohlaví, na druhém další.
- Bigender** – Dvě různé genderové identity ve stejnou nebo různou dobu.
- Biogender** – Genderová identita ovlivněná přírodou.
- Blurgender** – Osoba má pocit, že má víc než jedno pohlaví, která nejdou identifikovat.
- Boyflux** – Osoba s genderovou identitou muže, jejíž intenzita kolísá.
- Burstgender** – Pohlaví je ovlivněno intenzitou pocitů.
- Caelgender** – Pohlaví ovlivňuje kvalita a estetika vesmíru.
- Cassgender** – Tato genderová identita je spojena s pocity, které pro člověka nejsou důležité.
- Cassflux** – Pohlaví s kolísající mírou lhostejnosti vůči svému pohlaví.
- Cavugender** – Při depresích osoba tíhne k jinému druhu pohlaví.
- Cendgender** – Genderová identita se mění z jednoho pohlaví na opačné.
- Ceterogender** – Typ nebinárního pohlaví, které ovlivňují kolísající mužské, ženské nebo neutrální pocity.
- Ceterofluid** – Typ nebinárního pohlaví, jehož identita neustále kolísá mezi dalšími různými pohlavími.
- Cisgender** – Osoba, která je ztotožněna s pohlavím, se kterým se narodila – muž nebo žena.

41. **Cloudgender** – Pohlaví, které nelze rozeznat kvůli poruše depersonalizace a derealizace.
42. **Collgender** – Osoba s různými pohlavími v jeden moment.
43. **Colorgender** – Pohlaví určují barvy.
44. **Commogender** – Osoba o sobě ví, že není cisgender, a přesto se prozatím identifikuje jako muž nebo žena.
45. **Condigender** – Pohlaví je pociťováno pouze za určitých okolností.
46. **Deliciagender** – Kombinace pocitů více pohlaví, přednost má však jedno před druhým.
47. **Demifluid** – Více pohlaví, některé statické, jiné tekuté.
48. **Demiflux** – Kombinace více pohlaví s některými statickými pohlavími, zatímco u jiných kolísá intenzita.
49. **Demigender** – Pohlaví, které je zčásti jedním a zčásti druhým pohlavím.
50. **Domgender** – Osoba se vyznačuje více pohlavími, přičemž jedno dominuje nad ostatními.
51. **Duragender** – Kombinace vícero pohlaví, kdy jedno pohlaví trvá déle než ty ostatní.
52. **Egogender** – Pohlaví si na základě vlastních zkušeností určujeme pouze my, pro ostatní je nepopsatelné.
53. **Epicén** – Synonymum androgyna.
54. **Esspigender** – Gender. identita závisí na extradimenzionální úrovni paralelních světů.
55. **Exgender** – Osoba odmítá identifikaci v jakémkoliv genderovém spektru.
56. **Existigender** – Genderová identita závisí pouze na vědomí osoby ji realizovat.
57. **Femfluidní** – Proměnlivé genderové pocity vyskytující se u ženského pohlaví.
58. **Femgender** – Typ nebinární ženské genderové identity.
59. **Gemigender** – Dvě protikladná pohlaví navzájem se prolínající a spolupracující.
60. **Genderblank** – Pohlavím je prázdné místo.
61. **Genderflow** – Plynulé pohlaví mezi nekonečnými pocity.
62. **Genderfluid** – Osoba s neomezeným počtem pohlaví.
63. **Genderfuzz** – Synonymum blurgender.
64. **Genderflux** – Kombinace agender a genderfluid.
65. **Genderpuck** – Osoba vzdoruje genderovým normám.
66. **Genderqueer** – Toto pohlaví vyznačuje nedostatek výběru pohlaví, osoba si nemůže vybrat.
67. **Gender witched** – Toto pohlaví vyjadřuje myšlenku na jedno pohlaví, ovšem osoba stále o něm není na 100% přesvědčena.
68. **Girlflux** – Převážně ženské pohlaví s kolísající intenzitou ženských identit.
69. **Healgender** – Pohlaví, jehož mysl je nastavena na pozitivitu a mír.
70. **Mirrorgender** – Pohlaví se mění na základě osob v okolí – aby vyhovovalo každému kolem.
71. **Omnigender** – Pocit a zažití všech pohlaví.
72. **Transgender** – z muže na ženu či naopak. Změnu doprovází různé transformace, operace.



P.S. Pro ty jedince s pytlíkem, kteří si ještě stále říkají pán, muž, kluk, chlap apod. tu mám zajímavý pohled na pohlavní ústrojí osob, které si naopak říkají žena, dívka, holka, paní, ženská apod. My starší jsme byli zvyklí na to, že existovala jen tato dvě pohlaví, a tak pro ty mladší kolegy, kteří už třeba patří k těm 72 výše uvedeným pohlavím, to bude možná zajímavý pohled, kde jejich otcové a dědové nacházeli sexuální potěšení.

- pane doktore, když teda existuje 72 různých genderů, proč se pohlavím zabývají pouze dva lékařské obory, mužským andrologie a ženským gynekologie?
- to je jednoduché - ostatními se zabývá psychiatrie 😊😂



Těhotný muž? V některých zemích na západ od nás běžná věc. Muzeum genderu v dánském městě Aarhus vystavilo sochu rodově ambivalentní postavy vyobrazené, jak kojí novorozence. Muzeum v rámci školní výuky pomáhá dánské děti učit o „sexu, genderové rovnosti a demokracii“.



Svámi vzdělávacími ambicemi mezi nejmladší generací se chlubí i na svých webových stránkách. Téma transgenderismu rezonuje západním světem. V Kalifornii se některé školy snaží měnit pohlaví svých žáků bez vědomí rodičů. Našli jsme videa zachycující transgender osoby, jak se v rámci školní výuky otírají o malé děti. Florida a Maďarsko o něčem takovém naopak nechtějí ani slyšet.

SKÚTR ČEZETA BYL VESPOU VÝCHODNÍHO BLOKU.

Jan Matoušek

Říká se mu "prase", snad podle tvarů s předním světlotemetem připomínajícím rypák nebo posezu za řídítky. Ve skutečnosti je to ale skútr Čezeta. A ačkoliv se to slovo v poslední době spíše nadužívá, jinak než jako legendu či ikonu tento jednostopý stroj označit nejde. Ani po více než 65 letech se tvary skútru neokoukaly.

Historie značky ČZ sahá až do roku 1919. Původně se soustředila na výrobu zbraní pro armádu, až o deset let později začala vyrábět ve Strakonících jízdní kola a nedlouho potom došlo i na motocykly. To bylo stále ještě před válkou, poválečná reorganizace průmyslu přirozeně zasáhla i ČZ. Nejprve dostali konstruktéři za úkol vyvíjet motorky s objemem do 150 cm³, následně do 175 cm³. A pak přišlo v 50. letech spojení s Jawou a výroba jedné národní řady motorek pod označením Jawa-ČZ.

Vedle toho ale počátkem 50. let odstartoval v ČZ také vývoj skútru. Jak asi tušíte, jinak než s posvěcením vlády to nešlo, teprve až s jejím souhlasem se mohl konstruktér Jaroslav František Koch pustit do práce. Právě jeho návrh totiž dostal z několika předvedených zelenou. Tady jen v krátkosti připomeňme, že budoucí Čezeta určitě nebyla prvním a ani posledním pokusem o československý skútr - existovalo i několik souběžně vyráběných typů jiných značek -, ale tím rozhodně nejznámějším.

Ale jakkoliv byla stavba posvěcená, i tak se v době nedostatku peněz, surovin a další hrozící války potýkala s řadou omezení. Jak píše Marcel Malypetr v knize Skútr Čezeta: technika, údržba, opravy, renovace, použitý musel být kvůli financím klasický motocyklový, třebaže pro menší skútr ne až tolik vhodný motor. Koch ale použil také moderní ocelovou samonosnou karoserii, která měla být hlavně co možná nejlehčí: pohotovostní hmotnost skútru byla kolem 140 až 150 kilogramů podle modelu.

První prototyp se objevil v prvomájovém průvodu ve Strakonici v roce 1956, aby si následně mohli novinku prohlédnout návštěvníci druhé výstavy československého strojírenství v Brně v září téhož roku. Netrvalo to dlouho a v prvním čtvrtletí roku 1957 odstartovala výroba takzvané nulté série. Ta se ještě v detailech od pozdějších sériových strojů odlišovala.

Sériová produkce netradičně tvarovaného skútru, který se jmenoval ČZ 175/501 Čezeta, následně začala na podzim roku 1957. Jak podotýká Malypetr, motor - vzduchem chlazený dvoudobý jednoválec - byl jen s menšími úpravami převzat z motocyklu Jawa-ČZ 175. Dosahoval výkonu osm koní a spojený byl se čtyřstupňovou převodovkou s nožním řazením.

Zadní kolo bylo jednostranně uloženo na kyvném rameni a odpružené po kružnici, vpředu bylo kolo zavěšené v kyvné vidlici. Nejvýše pak skútr jezdil 80 km/h a spotřeboval na 100 kilometrů 2,6 litru paliva.



Skútru zatím chyběl třeba nosič v přední části nad dvanáctilitrovou nádrží nebo hodiny na přístrojové desce (jejich místo bylo zakryté víčkem), které se objevily až u zmodernizovaného provedení počátkem roku 1958. Majitelé starších strojů si tyto dva prvky mohli nechat namontovat dodatečně. Naopak sedadlo pro dva s uzamykatelnou schránkou pod ním bylo součástí výbavy od začátku.

První provedení ještě před modernizací v roce 1958 poznáte poměrně snadno také podle zakončení výfuku takzvanou rybinou, až pak se objevilo zakončení doutníkové. Ve Strakonici rozhodně nechtěli usnout na vavřínech, proto Čezetu postupně modernizovali. Počátkem roku 1959 naskočil do výroby typ 501/01 (objevuje se to psané i jako 501.01), který vedle dalších změn dostal karburátor se sytičem a přišel o hodiny na úkor nové spínací skříňky Bosch.

Jen o pár měsíců později se objevil typ 501/03 s ventilátorem chlazení (místo náporového chlazení) a koncem roku 1959 přijela do té doby nejmodernější verze 501/05 už i s dynamostartérem - to znamená, že se skútr nemusel "nakopávat" nohou, stačilo otočit klíčkem. Od typu 03 se také zvedla spotřeba paliva na 3,3 l/100 km.

Po líbivých skútrech - třebaže právě tvary vysloužily skútru pro některé nadšence značně nelibozvučnou přezdívku "prase" - se solidní technikou, u nichž navíc prospekty lákaly na aerodynamickou karoserii i pohodlné dvojsedadlo a dobrou stabilitu a ovladatelnost, začal být mezi veřejností zájem. A zdaleka nejen tou československou. Brzy se dostaly do několika desítek zemí světa včetně západních trhů, v roce 1960 dokonce začala montáž z dovezených dílů v novozélandském Wellingtonu.

Kromě již zmíněné přezdívky "prase" se klidně můžete setkat i s mnohem libozvučnější verzí: "Vespa socialistických silnic." Snad kvůli podobnému zaměření a velikosti s italskou "vosou". Typické se stalo pro československý skútr dvoubarevné lakování, dodávané ale jen za příplatek.

Na podzim roku 1960 se objevila skutečná modernizace Čezety, nově pojmenované 175/502. Nebyla to revoluce, ale řekněme vítaná evoluce původního konceptu. "Zlepšené pérování předního i zadního kola s hydraulickými tlumiči činí jízdu na skútru příjemnou a pohodlnou," odhaloval dobový prospekt jednu z největších změn modernizace. Kromě toho, změny uložení zadního kola v kyvné vidlici a spousty menších úprav, zmizel jeden výfuk a houkačka se přestěhovala pod karoserii. Mezi doplňky se objevily elektrické blinkry.

Posílil motor s vyšším kompresním poměrem a už výhradně s chlazením ventilátorem, na což prospekt také lákal. Nově měl 9,5 koně, umožňoval jezdit až 90 km/h a spotřeboval okolo 3,5 l/100 km. Hned od počátku výroby se objevily dva typy: 502/00 s 12V elektroinstalací a dynamostartérem, respektive 502/01 s 6V elektroinstalací a dynamem.

V roce 1963 se objevila poslední varianta "prasete" - typy 502/05 a 502/06, jinak též uváděné také jako verze de Luxe. Dostaly nová panelová řídítká z lehké slitiny nebo upravený rámeček kolem předního světla. Verze 06 podobně jako 01 neměla, minimálně na papíře, dynamostartér.

Nedílnou součástí výroby Čezety bylo i velké množství příslušenství. Zmínit musíme alespoň některé dodávané prvky: od roku 1960 mohl mít zájemce za příplatek na skútru plexištít, později vybavený na přání i stěračem. Estetický až tolik nebyl, nicméně dokázal poměrně účinně chránit řidiče před nepříznivými povětrnostními podmínkami.

V roce 1961 se podle Malypetra objevil návěsný vozík PAV-40, který o něco zvýšil praktičnost skútru. A během roku 1962 se pak objevil sajdkár Druzeta podle konstrukce Jaroslava Františka Kocha.

Produkce Čezety se naplnila v roce 1964, kdy v ní politici přestali vidět rentabilitu, a to navzdory tomu, že Koch a další konstruktéři ČZ pracovali na zlepšení skútru. Objevily se prototypy se zvětšeným motorem na 250 cm³, dokonce existoval i návrh Čezety 503 s lisovaným rámem a laminátovou karoserií trochu jiných tvarů než doposud. Původního skútru vzniklo přes 120 tisíc kusů, přímého nástupce nedostal.

Zapomenout bychom neměli na rikšu Čezeta 175/505, která se objevila na konci roku 1961. Stroj měl tři kola a vzadu na trubkovém rámu valníček na nejvýše 200 kilo nákladu. Vpředu byla samonosná karoserie odvozená od modelu 502, čemuž odpovídal i vzduchem chlazený dvoudobý jednoválec naladěný



na 8,5 koně. Nechyběly dynamostartér a 12V elektroinstalace.

Podobně jako u klasického skútru se i rikša dočkala některých volitelných doplňků - třeba plechového zadního krytu korby, případně kryté kabiny řidiče. Oba prvky ale o desítky kilogramů snižovaly nosnost malého nákladního vozu, proto se podle svých slov v knize Malypetr nesetkal s kusem, který by měl oba doplňky zároveň.

S koncem výroby 1964 Čezety ze silnic nezmizely a postupně se kolem nich vytvořila velmi silná fanouškovská základna, která existuje dodnes. Toho se také rozhodl využít v Česku žijící Brit Neil Eamonn Smith. V roce 1999 koupil práva na značku Čezeta a postupně se pustil do vývoje elektrického retroskútru Čezeta 506. Koupit ho bylo poprvé možné v roce 2019, přičemž to byl stroj s téměř dokonalým retrodesignem.

Verze 506/01 měla 4kWh baterii, maximální výkon 11 koní a dojezd nejvýše 100 kilometrů. Verze 506/02 nabídl 6kWh baterii, maximální výkon 15 koní a dojezd nejvýše 150 kilometrů. Plány byly docela smělé, produkce probíhala v bývalé továrně Wikov v Prostějově a ceny byly v roce 2019 na úrovni 330 tisíc za slabší a 390 tisíc za silnější verzi.

Jenomže už v lednu 2021 zamířila Smithova značka Čezeta do insolvence: o elektrické "prase" nebyl zájem a firma se dostala do dluhů. O rok později v červenci pak následoval konkurz. Za celou dobu mimochodem vzniklo jen několik desítek elektrických skútrů.

Foto: Jaroslava Ledková-Kochová



A ČEZETA JEŠTĚ JEDNOU

Druhý příchod mistrovského díla plánovaného hospodářství – skútru Čezeta CZ502 z roku 1960

(převzato - strojový překlad, ne vše je úplně jasné)

Od cenově dostupného prostředku pohybu po symbol statusu pro modní mládež

Rekonstrukce po 2. světové válce až do konce 60. let byly tím pravým zlatým věkem skútrů. Drahá auta byla mimo dosah peněženky mnoha běžných občanů a nákup pohonných hmot musel být na některých místech regulován. Skútr nabízel svému majiteli pohodlný a cenově dostupný způsob přesunu z místa na místo, zejména v rychle rostoucích městech. Nejslavnější značky, Piaggio's Vespa a Innocenti Lambretta, byly vyrobeny v Itálii a staly se úspěšnými exportními příběhy.



Poptávka po skútrech rychle vzrostla se zlepšením úrovně příjmů. Do soutěže se v různých částech světa přihlásili noví výrobci. Modistická kultura mládeže, která začala v Británii v posledních letech 50. let 20. století, udělala ze skútru dopravní prostředek a symbol společenského postavení pro mládež na celém světě. Nárůst životní úrovně umožnil britské dělnické třídě a mládeži z nižší střední třídy vytvořit si vlastní kult exkluzivního stylu. Styl zahrnoval oblečení podle kodexu, hudbu odlišnou od mainstreamu (např. The Who a jamajské ska) a italské skútry.



1959 skútr Čezeta CZ501/3 na výstavě Motonostalgia v Eston-

sku. Čezeta byl v rodném Československu přezdíván „Prase“ kvůli jeho dlouhému zobáku.

Tento exemplář, krásně zrestaurovaný do své původní slávy, je v estonských černých muzejních deskách.

Za železnou oponou

Čezeta se kryje se zlatým věkem skútrů v bývalém Československu. Čezeta se od svých ladných italských protějšků vymyká futuristickým designem v kosmickém věku a netradičním technickým řešením. Skútr navrhl československý motocyklový čaroděj **Jaroslav František Koch**. Pokud bylo Kochovým cílem zachytit Sputnik, **Jurije Gagarina** a všechny další výdobytky vesmírného věku sovětského bloku v jedné *secesní* temperamentní plechové skořápce, tak klobouk dolů před tím člověkem, protože Čezetě se opravdu daří všechny výše zmíněné divy zkombinovat. moderní doba se skútrelem oblečeným do tvaru střely.

Čezeta nemá samostatný rám, ale svou technologií je připevněna k jednoduché samonosné karoserii. Rozvor v Čezetě je podstatně delší než u západních konkurentů. Při pohledu na skútr první věc, na kterou oko upoutá pozornost, je dlouhý nos na přední pneumatice. Nebo čumák, jak říkají sami Češi, protože v jeho rodné zemi Čezeta přezdívají „Prase“. Při bližším ohledání se špička prozradí coby palivová nádrž, na kterou lze pohodlně připevnit například kufr. Touto konstrukcí se výrazně zvýšila nosnost skútru, zavazadlový prostor pod sedadlem byl větší a pro cestující byl také přiměřeně pohodlný.



Československý skútr Čezeta CZ502 v lese Uutela ve Vuosari, Helsinky v roce 1970. Foto: Simo Rista, Helsinki City Museum,

Skútr přinesl závan svobody

Ve srovnání s italskou klasikou oblíbené módy byla Čezeta něco úplně jiného. Mládeži, která vyrostla v socialistických zemích východní Evropy, však Čezeta nabídla stejný sen o svobodě jako západní skútry v jiných částech světa.

Řada skútrů Čezeta se skládala ze tří různých modelů: 501, 502 a 505. 501, poprvé představená v roce 1957, se vyráběla v šesti dílčích verzích, které se jen nepatrně lišily motorem a chlazením. Řada 502, která byla představena v roce 1960, s sebou přinesla několik inovací, jako například lepší odpružení a systém startování motoru. Jako doplňková výbava pro 502 Čezeta byly k dispozici sajdkára a přívěsy. Postranní vozík byl

vyroben společností s názvem Drupol a dostal jméno „Druzeta“. Model 502 se stavěl do roku 1963 ve čtyřech vývojových verzích

Emisní normy mluví za automobilové nadšen- ce, E-Rod pomáhá

Zajímavostí je, že Čezeta se v letech 1960 až 1963 licenčně vyráběla až na Novém Zélandu pod názvem NZeta. 70 % dílů pro skútry NZeta bylo vyrobeno v Československu a odesláno přes rovník a zbývajících 30 % dílů bylo vyrobeno podle místních dovozních předpisů na Novém Zélandu.

Čezeta byla dostupná i jako tříkolová rikša určená pro přepravu zboží. Výroba tříkolového modelu Čezeta 505 začala v roce 1960 a skončila v roce 1964. Tím zároveň skončil příběh Čezety na téměř 50 let. Celkem stihlo vyrazit do světa více než 120 000 Čezet. Za těch 50 let měl Sovětský svaz čas se zhroutit, Československo se rozdělit na dva státy a Evropa se sjednotit. Zcela nový model Čezeta 506 poháněný elektromotorem představil v roce 2013 nový podnikatel.



Čezeta plní letní sny. Alespoň podle finské strojírně, která Čezetu dovážela spolu se známější Jawou. Foto: Mobilia,

Čezetu 21. století, která respektuje svou minu- lost, najdete v Jižní Karélii

Nový elektrický skútr Čezeta 506 se samostatnou karoserií z 21. století je jistě nápadnou připomínkou dlouhé historie československého strojírenství a poutavým retro produktem, ale originální nápad Čezety, samonosná monokoková karoserie a futuristická secese designový jazyk, se někde ztratil. Na lov skutečné Čezety nového tisíciletí proto v Česku není potřeba. Jeden najdete mnohem blíže, v jihokarélském Rautjärvi.

Antinova Čezeta CZ502 ukrývá techniku skútru Kymco Super 9

Antti Sarvi z Rautjärvi vozí svou Čezetu po dvoře své dílny. Model skútru CZ502 na letmý okamžik vypadá a zní přesně tak, jak má Čezeta vypadat a znít, ale pomalu si oko začíná všimnout detailů, které prozrazují, že se nejedná o žádnou muzejní hračku.

- Koupil jsem to poblíž Joensuu. Ten chlap to rozebral a vyzul z něj všechny části. Tak nějak jsem sehnal ten rám, taky tam nejsou žádné informace o historii.

A když už nebyla k dispozici původní technologie a hledání náhradních dílů se také nezdálo pravděpodobné, muselo se místo toho něco vymyslet.

- Technologie je ze skútru Kymco Super 9 z roku 2004.

Kolik pracovních hodin trvalo, než rám Čezety dostal nový, modernější život?

- Skoro víc než vyrobít auto! Rám se musel opískovat, svařit, nalakovat a najít všechny chybějící díly, odpovídá Antti a směje se.

- Tento druh měl hodně rzi. Když jsem to použil při pískování a prošlo to docela velkým množstvím práce s plechem.

- Ani v ČR neseženete žádné plechové díly. Jen jsem si říkal, že když něco takového postavíš, můžeš z toho udělat kübelwagen, jen tak, šklebí se Antti.



Z ovládacích zařízení skútru je vidět, že neřešíte design 50. let. Spínací skříňka je oproti tomu náhradní díl Zetor, který odpovídá originálu.



Je možné vyměnit zapalovací svíčku přes servisní poklop, ale téměř všechny ostatní údržbářské práce vyžadují razantnější opatření.



Palivová nádrž postavená z náhradního kanystru byla přesunuta pod sedadlo skútru. Součástí mohou být i potřebné nástroje.

Dostupnost náhr. dílů a literatury je náročná

Aby mohl skútr opravit, musel se Antti Sarvi přemlouvat. Jsou ještě dostupné další díly Čezety?

- Můžete něco získat. Tyhle vedlejší seznamy, ty tam byly ještě před Vánoci, ale meč jsem objednal po Vánocích, takže už tam nebyl. Dostanete cedule, stejně jako šrouby a přístroje, odpovídá Antti a sděluje Čezetě podrobnosti o skútru na jeho adresu.

- Tyto zadní boule sem musely být vloženy později. Vyrobil jsem je z chladicích žeber motoru Volkkar, kdy jsem na toto musel připevnit tažný hák. Mám na tom závěs na PAVa, ten je taky český. Tato zadní světla se ještě nacházela v ČR. Tak to je původní zadní světlo. Vzal jsem na to stejný vozík, vzpomíná Antti na postup projektu.

- Něco jsem našel ve své vesnici. Spínací skříňka je stejná jako u Zetoru.

Československý skútr a traktor mají tedy společné díly?

- Ano. Je to jako kopie Bosch, odpovídá Antti ukazujíc na spínač zapalování a pokračuje: Měřič je vlastně originální díl. Jeho výrobce PAL byl v ČSR subdodavatelem, který dělal m.j. Lamačky Škoda a jen měřidla taky.



Rychloměr je originál Čezeta. V tuto chvíli však neukazuje spolehlivé údaje, protože kabel Kymco nefunguje přímo se starým měřičem PAL.

Stejně jako v Sovětském svazu, až na barvy

Jak je to s barvou skútru, je barevný odstín původní?

- Barva není původní. Barva byla určena barvou přívěsu. Maloval jsem to někdy před 25 lety v Soliferově barvě,

takže z toho vznikl tento barevný tón, odpovídá Antti a kroutí hlavou

- Myslel jsem, že neprojdou tím vozíkem. Tak to jsou barvy Soliferu 60. let



Nové SPZ lze stále objednávat z ČR. Aktualizované údaje o výkonu a kubickém objemu jsou vyraženy na typovém štítku skútru Antti.

- Jeden chlap řekl, že neexistuje nic jiného než ta modrá a bílá. Ale odpověděl jsem, že v Sovětském svazu se všechno malovalo přesně takhle, směje se Antti.

Vrčení spalovacího motoru a větrný nos

Nyní je na typovém štítku uvedeno CZ502. Je to původní název modelu tohoto skútru?

- Jedná se o skútr Čezeta CZ 502. 501 byla před tím, jak si vzpomínám, začali to dělat v roce 1957. A nyní to můžete získat jako novou elektronickou verzi. Podle mě se dost liší od originálu, přemítá Antti.

V této věci souhlasíme s Anttim. Elektroskútry mají své místo a kdo ví, jestli jeden z nich bude za 60 let klasikou.

Antiniho Čezeta je ale jako krásná vzpomínka na zlatou dekádu plánované ekonomiky, kdy Sputnik, který prorazil vesmír, ohromil svět a najednou se nemožné zdálo možné. Tento svět zahrnuje jak víření spalovacího motoru, tak nos, který proráží vítr jako střela.



Modernizovaný mopedový skútr Antti Sarve si zachoval svůj původní secesní šarm. Vybudování a registrace úspěšného customu je vždy výkon, který stojí za to smeknout klobouk!

Text, obrázky článku a video: Kai Lappalainen
Licence obrázku: [Creative Commons Attribution 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)